VIA Rail Canada

RAPPORT ANNUEL 2013

L'HONORABLE LISA RAITT
Ministre des Transports, Ottawa

Madame la ministre,

Je suis heureux de présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'année terminée le 31 décembre 2013, conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Paul G. Smith
Président du Conseil d'administration

viarail.ca

BIO GAZ

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail exploite le réseau ferroviaire passagers national du Canada au nom du gouvernement du Canada. En tant que société d'État indépendante établie en 1977, VIA Rail offre un service sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre dans les deux langues officielles. La société d'État déploie environ 500 trains chaque semaine sur 12 500 kilomètres de voie ferrée, reliant plus de 450 collectivités canadiennes. Comptant environ 2 550 employés actifs, VIA Rail a transporté 3,9 millions de passagers en 2013.

SERVICES DE VIA RAIL

Déplacements interurbains

Dans le Corridor densément peuplé entre l'Ontario et le Québec, les trains de VIA Rail offrent un déplacement rapide et pratique, de centre-ville à centre-ville, entre les grands centres urbains et les collectivités.

Déplacements long parcours et tourisme

Dans l'Ouest et l'Est du Canada, les trains de VIA Rail attirent des voyageurs des quatre coins du monde et stimulent l'industrie touristique du pays. Le légendaire train transcontinental de l'Ouest de VIA Rail, le *Canadien*, assure le service entre Vancouver et Toronto. Dans l'Est du Canada, l'*Océan* circule entre Montréal et Halifax.

Liaisons essentielles

VIA Rail fournit un service passagers dans plusieurs régions rurales et éloignées du Canada. Ces trains, que le gouvernement du Canada rend obligatoires pour répondre à des besoins essentiels en matière de transport, servent de nombreuses collectivités où d'autres options de transport offertes sont limitées ou inexistantes.

TABLE DES MATIÈRES

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ 2

Message du président du conseil d'administration 4

Ligne du temps 2013 5

L'ANNÉE EN CHIFFRES 6

UNE ANNÉE D'AJUSTEMENTS : FAITS SAILLANTS DE L'ANNÉE 8
- Sécurité et sûreté 8
- Gestion des risques d'entreprise 10
- Projets relatifs aux trains 11
- Projets relatifs aux gares 12
- Projets d'infrastructure 12
- Projets technologiques 13
- Projets Marketing 16
- Intermodalité: construire un réseau plus connecté 19
- Ajustements des opérations et du service 20

ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS 22
- Collision entre un autobus de OC Transpo et un train de VIA Rail 22
- Rapport du Bureau de la sécurité des transports : Train 92 22
- Syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile 22
- Menaces terroristes 22

PRIX 23

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE 24
- Environnement : un choix vert 24
- Accessibilité : un déplacement pour tous les Canadiens 25
- Engagement envers la communauté 26
- Être Canadien et Canadienne 27
- Mobilisation des employés : créer un meilleur environnement de travail 29

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ 30
- Le conseil d'administration 30
- Accès à l'information et renseignements personnels 30
- Langues officielles 31
- Frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences 31

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 32

ÉTATS FINANCIERS 41

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ 83

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

UNE ANNÉE D'AJUSTEMENTS

L'année 2013 fut productive chez VIA Rail Canada. Au fil des mois, nos employés et nos partenaires ont complété d'importants projets qui vous seront grandement profitables à vous, nos clients. Au cours des quatre dernières années, des changements majeurs ont eu lieu au sein de VIA Rail alors que nous avons transformé et modernisé nos services sur toute la ligne, dans les trains comme dans les gares, ainsi qu'au niveau de la technologie que nous utilisons. C'est en 2013 qu'ont été complétés plusieurs de ces projets qui profiteront tant à nos employés qu'à nos clients. Voilà pourquoi nous considérons 2013 comme une année d'ajustements.

Cette transformation fut chapeautée par l'ancien président et chef de la direction Marc Laliberté, qui a pris sa retraite au tout début de l'année 2014. J'aimerais profiter de l'occasion pour reconnaître et saluer l'ensemble de l'œuvre qu'il a accomplie au cours des quatre ans lors desquels il a œuvré pour la corporation.

Pendant son mandat, Marc Laliberté a piloté un nombre remarquable de projets d'amélioration. De nouvelles gares accessibles ont été construites alors que d'autres, déjà existantes, ont été rénovées. Chaque locomotive appartenant à VIA Rail a été entièrement remise à neuf, résultant en une diminution de l'émission des gaz à effet de serre ainsi qu'une diminution de la consommation de carburant. L'infrastructure a elle aussi été améliorée afin de réduire la durée des trajets. De plus, grâce à la mise en œuvre de projets en technologie de l'information, VIA Rail offre dorénavant la réservation de billets à partir d'appareils mobiles, un système de divertissement à bord, un service d'Internet sans fil de niveau mondial à bord des trains du Corridor et de l'*Océan* dans l'Est, ainsi qu'un système d'information sur l'état des trains équipé d'un SPG permettant de déterminer l'emplacement des trains. Au moment même où vous lisez ces lignes, les voitures LRC de classe Économie et Affaires fraîchement remises à neuf sont mises en service dans le Corridor.

En 2013, nous avons également vu les avantages que nous ont apportés de nombreux projets, la gestion *LEAN*, qui accroît la valeur pour nos clients grâce à l'amélioration continue de nos procédés, la ponctualité de nos départs ainsi que des changements à l'horaire. Ensemble, ces projets ont transformé VIA Rail et l'ont rendue plus efficace opérationnellement.

Enfin, je ne peux passer sous silence le dévouement absolu de nos employés envers la sécurité. Certaines des améliorations concernant la sécurité qui ont été menées chez VIA Rail au cours des quatre dernières années, dont l'élimination de plus de 70 passages à niveau privés, sont sans précédent dans notre industrie. En 2013, VIA Rail est devenue un défenseur et un participant actif de l'amélioration de la sécurité et de la sûreté ferroviaire au Canada. Vous trouverez une liste impressionnante des projets reliés à la sécurité dans la section « Faits saillants » de ce rapport annuel.

En conclusion, j'aimerais mentionner que si 2013 fut une année d'ajustements, je suis persuadé que 2014 en sera une qui marquera un nouveau départ pour VIA Rail Canada. J'ai espoir qu'en 2014, VIA Rail continuera de démontrer comment une société d'État peut offrir de façon efficace et efficiente un service précieux aux Canadiens tout en réduisant son fardeau sur les contribuables.

Paul G. Smith
Président du conseil d'administration

LIGNE DU TEMPS 2013

FÉVRIER

- Refonte du site Viarail.ca

MAI

- Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST)
- Second défi annuel *Global Corporate Challenge*

JUILLET

- Prix du concept de l'année AirRail décerné à VIA Rail
- Prix *Agents' Choice Award* décerné à VIA Rail
- Ratification de la nouvelle convention collective entre VIA Rail et TCA-Canada (maintenant Unifor)

OCTOBRE

- Conférence internationale sur la sécurité ferroviaire (Vancouver)
- Déploiement des gares automatisées

AVRIL

- Dévoilement du nouveau billet de 10 $ mettant en vedette le *Canadien*
- Semaine de la sécurité ferroviaire

JUIN

- Lancement de la nouvelle structure tarifaire simplifiée
- Lancement du service Wi-Fi à bord de l'*Océan*
- Présentation du rapport final du Bureau de la sécurité des transports du Canada de l'accident du train 92
- Mise en service de la première voiture LRC remise à neuf de la classe Affaires

AOÛT

- Modernisation du site Viapreference.com

SEPTEMBRE

- Adoption de nouveaux uniformes
- Lancement du divertissement à bord
- Suspension des services ferroviaires de Gaspé en attendant la remise à niveau de l'infrastructure
- Collision entre un autobus urbain et le train 51 à Fallowfield

NOVEMBRE

- Lancement de la classe Affaires modernisée
- Mise en circulation du nouveau billet de 10 $
- Campagne de charité nationale

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les résultats financiers sont émis selon les normes internationales d'information financière (IRFS). Les résultats financiers par ligne ont été reclassifiés de façon à refléter la présentation interne.

	2013	2012	2011	2010
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)				
Produits voyageurs [1]	**249,6**	257,4	265,4	258,2
Produits totaux [1]	**270,4**	**276,9**	**282,8**	**274,4**
Charges d'exploitation [1]	**(482,4)**	(478,2)	(492,4)	(504,5)
Contributions pour avantages sociaux des employés [1]	**(95,6)**	(77,8)	(51,3)	(31,4)
Charges d'exploitation totales [1]	**(578,0)**	**(556,0)**	**(543,7)**	**(535,9)**
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(307,6)**	**(279,1)**	**(260,9)**	**(261,5)**
Dépenses en immobilisations	**(96,2)**	(170,3)	(237,0)	(268,6)
Financement total requis	**(403,8)**	**(449,4)**	**(497,9)**	**(530,1)**
Financement d'exploitation par le gouvernement	**307,6**	279,1	260,9	261,5
Financement en capital par le gouvernement	**90,8**	167,2	224,8	268,6
Financement total par le gouvernement	**398,4**	**446,3**	**485,7**	**530,1**
Fonds de renouvellement des actifs	**5,4**	**3,1**	**12,2**	-
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS [2]				
Nombre de voyageurs-miles (EN MILLIONS)	**832**	834	851	846
Total de sièges-miles (EN MILLIONS)	**1 482**	1 541	1 541	1 495
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mile (EN CENTS)	**37,0**	33,5	30,7	30,9
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILE)	**29,4**	30,3	30,8	30,2
Trains-miles parcourus (EN MILLIERS)	**6 244**	6 441	6 580	6 668
Voitures-miles parcourus (EN MILLIERS)	**39 699**	44 379	44 988	43 651
Coefficient d'occupation moyen (%)	**56**	54	55	57
Nombre moyen de voyageurs-miles par train-mile	**133**	129	129	127
Ponctualité (%)	**82**	83	84	82
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	**2 596**	2 610	2 843	2 875
Nombre d'employés en équivalent temps plein au cours de l'année	**2 662**	2 800	2 899	2 937

(1) Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées
(2) Les statistiques d'opérations clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS PAR GROUPE DE SERVICES

Sommaire des Services de Train - Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013
(Les revenus et coûts par service de train n'ont pas fait l'objet d'une vérification)

Service de Train	Revenus (en millions)	Coûts (en millions)	Perte (en millions)	Subvention par voyageur	Subvention par voyageurs-miles	Voyageurs par semaine	Voyageurs par année
Montréal-Ottawa-Toronto	139 041 $	228 203 $	89 162 $	41,49 $	0,19 $	41 327	2 149 001
Québec-Montréal-Ottawa	27 302 $	48 671 $	21 369 $	44,63 $	0,29 $	9 207	478 774
Corridor Est	**166 343 $**	**276 874 $**	**110 531 $**	**42,06 $**	**0,21 $**	**50 534**	**2 627 775**
Toronto-London-Sarnia-Windsor	39 417 $	87 515 $	48 098 $	50,68 $	0,43 $	18 253	949 151
Toronto-Niagara	1 480 $	10 806 $	9 326 $	194,32 $	2,54 $	923	47 991
Sud Ouest Ontario	**40 897 $**	**98 321 $**	**57 424 $**	**57,59 $**	**0,50 $**	**19 176**	**997 142**
Corridor	**207 240 $**	**375 195 $**	**167 955 $**	**46,33 $**	**0,26 $**	**69 710**	**3 624 917**
Montréal-Halifax	10 563 $	43 930 $	33 367 $	437,10 $	0,84 $	1 468	76 337
Toronto-Vancouver	45 252 $	99 807 $	54 555 $	550,11 $	0,46 $	1 907	99 171
Longs Parcours	**55 815 $**	**143 737 $**	**87 922 $**	**500,96 $**	**0,56 $**	**3 375**	**175 508**
Montréal-Gaspé	1 608 $	6 985 $	5 377 $	338,01 $	0,79 $	306	15 907
Montréal-Jonquière	501 $	5 474 $	4 973 $	408,35 $	2,41 $	234	12 179
Montréal-Senneterre	455 $	5 162 $	4 707 $	424,94 $	2,17 $	213	11 078
Sudbury-White River	181 $	3 462 $	3 281 $	631,19 $	4,60 $	100	5 199
Winnipeg-Churchill	3 194 $	24 188 $	20 994 $	772,75 $	2,94 $	522	27 168
Jasper-Prince Rupert	1 383 $	11 232 $	9 849 $	528,61 $	1,55 $	358	18 631
Liaisons essentielles	**7 322 $**	**56 503 $**	**49 181 $**	**545,47 $**	**1,95 $**	**1 733**	**90 162**
The Pas-Pukatawagan[1]	n/a	2 559 $	2 559 $	n/a	n/a	n/a	n/a
Total	**270 377 $**	**577 994 $**	**307 617 $**	**78,41 $**	**0,37 $**	**74 818**	**3 890 587**

[1] Service opéré par Keewatin Railway Company entre The Pas et Pukatawagan

UNE ANNÉE D'AJUSTEMENTS : FAITS SAILLANTS DE L'ANNÉE

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

Assurer la sûreté et la sécurité est une priorité constante pour VIA Rail, et 2013 n'a pas échappé à la règle. Tout au long de l'année, nous avons œuvré à améliorer la sécurité et la sûreté de nos opérations ainsi qu'à informer les Canadiens à propos de la sécurité aux abords des chemins de fer.

Voici un échantillon des activités qui ont eu lieu en 2013 :

- Participation à des exercices conjoints de sûreté des services transfrontaliers internationaux;
- Participation à un forum du Conseil national de la sécurité des transports durant lequel des idées théoriques et pratiques ont été discutées. Le forum d'une journée, « Culture de sécurité : Rehausser la sécurité des transports », a également réuni des représentants de partout dans le monde;
- Participation à des conférences sur la sécurité ferroviaire à Toronto, Vancouver et Montréal pour discuter de sujets reliés à la santé et la sécurité;
- Cofondation d'un protocole d'intervention en cas d'événement critique à l'Université du Québec à Montréal en collaboration avec Transports Canada, qui a pour objectifs la recherche pour prévenir les accidents sur les voies ferrées ainsi que l'étude de l'impact des accidents pour les travailleurs ferroviaires;
- Lancement de la Semaine nationale de la sécurité ferroviaire en compagnie du ministre Fletcher à la gare de VIA Rail à Ottawa;
- Participation à la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau;
- Activités liées à la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST), telles que la collaboration à la « *Drive Safe! Campaign* », une campagne axée sur la prudence au volant aux abords des passages à niveau, et réalisation de sondages et de présentations internes afin d'améliorer la santé et la sécurité en milieu de travail;
- Participation à des événements portant sur la sécurité publique aux passages à niveau, la propriété des chemins de fer et la sécurité des employés en milieu de travail, à travers le Canada;
- Événements à Vancouver et à Halifax comprenant des jeux-questionnaires sur la sécurité ainsi qu'une journée communautaire sur la sécurité;
- Poursuite de la participation aux réunions du comité des politiques avec les syndicats Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et Unifor (quatre réunions tenues en 2013).

Opération Gareautrain

Opération Gareautrain (OG) est une organisation qui se consacre à l'éducation des Canadiens sur les risques inhérents à circuler sur les propriétés de chemins de fer et près des trains. Depuis plusieurs années, VIA Rail travaille conjointement avec OG pour l'organisation d'événements et d'activités portant sur la sécurité. En 2013, nous avons collaboré avec OG à mettre en place des ateliers de sensibilisation sur la sécurité et la prévention dans des écoles et dans le cadre de certains événements lors de la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain. VIA Rail a également distribué le Guide de sécurité publique ferroviaire d'Opération Gareautrain dans ses gares et à bord de ses trains.

Kiosque d'information de VIA Rail à IRSC 2013

23e Conférence internationale sur la sécurité ferroviaire

VIA Rail était bien représentée lors de la 23e Conférence internationale sur la sécurité ferroviaire qui s'est tenue à Vancouver en octobre dernier. Cette conférence, portant sur des questions de sécurité ferroviaire, a permis à VIA Rail et à de nombreux acteurs de l'industrie de partout dans le monde de partager leurs expériences et leurs connaissances en lien avec l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Marc Laliberté, président et chef de la direction de VIA Rail (2010-2014), ainsi que d'autres membres de l'équipe de VIA Rail ont offert une présentation lors de laquelle ils ont partagé leurs meilleures pratiques avec leurs collègues et pairs en matière de gestion de la sécurité ferroviaire. L'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports, a également pris la parole lors de la conférence.

Révision des règles de sécurité de VIA Rail

À la suite du tragique événement survenu à Lac-Mégantic, VIA Rail a fait un suivi interne en effectuant une analyse complète des risques que comportent ses opérations, particulièrement concernant sa politique afin de sécuriser les locomotives sans surveillance. Tous les ajustements nécessaires ont été effectués.

Programme d'aide aux employés

À l'interne, grâce au Programme d'aide aux employés de VIA Rail, duquel des groupes d'entraide se sont formés et un vaste éventail de services sont offerts aux employés, VIA Rail a connu une diminution importante du taux d'absentéisme à la suite d'incidents traumatisants. Deux ateliers d'entraide ont été tenus en 2013.

Projets continus en matière de sécurité et de sûreté

Au cours des dernières années, VIA Rail s'est appliquée à fermer plusieurs passages à niveau privés pour les remplacer par des passages publics plus sécuritaires. Nous sommes engagés à éliminer les zones à risque élevé, et c'est dans cet esprit que nous collaborons sans cesse avec les forces policières et les collectivités que nous desservons. En 2013, davantage de clôtures ont été installées afin d'éliminer ou de réduire le risque d'intrusions et d'accroître la sécurité pour tous.

VIA RAIL : UNE ENTREPRISE DE « GRANDE VALEUR »

En 2013, la Banque du Canada a dévoilé le nouveau billet de 10 $, qui est désormais orné du train le *Canadien*, notre service long parcours entre Toronto et Vancouver. Nous sommes ravis de nous retrouver sur les nouveaux billets en polymère, et ce, aux côtés d'autres icônes importantes de l'histoire nationale, telles que le Canadarm (billet de 5 $) et le Monument commémoratif du Canada à Vimy (billet de 20 $). Tous les Canadiens ont dorénavant la possibilité d'avoir en main un rappel du rôle que VIA Rail a joué dans l'histoire canadienne.

GESTION DES RISQUES D'ENTREPRISE

En 2006, VIA Rail a renforcé son approche en matière de gestion des risques d'entreprise en mettant sur pied un système d'évaluation annuelle des risques et des contrôles clés. Depuis, VIA Rail a sollicité l'avis des vérificateurs internes et d'experts externes en gouvernance d'entreprise et en gestion des risques d'entreprise. Ils ont conclu que le programme de gestion des risques d'entreprise de VIA Rail se compare favorablement aux autres acteurs de l'industrie et qu'il devrait faire figure de pratique d'excellence dans certains secteurs appropriés. C'est à cette fin qu'a été développé, en 2013, un programme de Gestion des Risques d'Entreprise afin de fournir à VIA Rail une nouvelle orientation en la matière et d'y faire adhérer les professionnels de l'assurance et experts en sinistres.

Au cours de l'année, un plan de travail d'implantation continue pour la période 2013-2014 a été élaboré conjointement avec une politique de gestion des risques d'entreprise ainsi qu'une approche et un modèle de tolérance aux risques.

En 2014, nous développerons des scénarios de tolérance aux risques. Nous formaliserons également les procédures de gestion des risques d'entreprise, en plus de développer un mécanisme pour faire face aux événements de l'industrie ferroviaire et aux risques émergents, et de présenter au conseil d'administration, aux hauts dirigeants et aux chefs de VIA Rail un programme de formation sur mesure portant sur la gestion des risques d'entreprise.

Ce programme innovant remodèlera l'approche de VIA Rail envers la gestion des risques. Il fait partie d'une série d'efforts continus visant à améliorer la sécurité, la préparation et l'efficacité de nos opérations.

PROJETS RELATIFS AUX TRAINS

Au début de 2013, VIA Rail a achevé le travail de conception des voitures « alimentation électrique de service » (AES 1), utilisées sur le parcours le *Canadien* voyageant entre Toronto et Vancouver, de même que les plans détaillés de plusieurs systèmes. Le travail de reconfiguration complète des voitures, qui sera effectué sur huit voitures-lits et quatre voitures Parc, progresse bien. Une grande partie de la rénovation de la première voiture Parc a été effectuée en 2013 et complétée au début de l'année 2014. La remise à neuf des autres voitures AES-1 sera effectuée en 2014 et en 2015.

Nos voitures légères, rapides et confortables (LRC) sont en cours de rénovation générale et les travaux se sont bien déroulés tout au long de l'année. À la fin de l'année 2013, 16 voitures de classe Économie rénovées et cinq de classe Affaires complètement remises à neuf étaient en service. En 2014, d'autres voitures LRC de classe Économie ainsi que 21 voitures LRC de classe Affaires seront rénovées.

La mise à niveau des voitures « autorail » progresse également bien; trois unités ont été livrées et mises en service.

Nouvelle voiture LRC de classe Économie

Nouvelle voiture Parc

Nouvelle voiture LRC de classe Affaires

PROJETS RELATIFS AUX GARES

L'intérieur de plusieurs gares, dont celle de Dorval, ainsi que les salons Affaires des gares situées sur le corridor Québec-Windsor ont été rénovés cette année. Plusieurs améliorations ont été apportées au design, dont notamment la pose de nouveaux planchers et l'installation de nouveaux meubles et luminaires.

Au cours des dernières années, la gare de Cobourg (à 100 km à l'est de Toronto) a subi des rénovations majeures qui lui permettent d'offrir davantage d'accessibilité, de sécurité et de sûreté tout en améliorant l'expérience de voyage des passagers. Parmi celles-ci, nous comptons l'ajout d'une passerelle piétonnière accessible, un nouveau quai central ainsi que des ascenseurs. La nouvelle passerelle et le quai insulaire ont été complétés à la fin de décembre 2013 et ont été mis en service au début de 2014.

Les travaux de rénovation de la gare Union de Winnipeg ont été lancés au cours de 2013. Des améliorations seront apportées à l'édifice patrimonial. Le projet inclut des rénovations aux aires d'attente des voyageurs, un nouvel ascenseur accessible pour transporter les passagers de l'aire d'attente jusqu'à la plateforme, de nouvelles salles de bain entièrement accessibles, la rénovation de l'entrée est, le nettoyage, la réparation et le rafraîchissement de la peinture de la rotonde, en plus de nombreuses améliorations relatives à la sécurité et à l'accessibilité. Les rénovations de la gare devraient être complétées en 2014.

PROJETS D'INFRASTRUCTURE

La subdivision Guelph débute à Silver, à un peu moins d'un kilomètre à l'ouest de Georgetown, et s'étend sur environ 145 kilomètres jusqu'à London. En 2013, les travaux visant à améliorer la sécurité, la fiabilité et la flexibilité des opérations sur cette subdivision se sont poursuivis, notamment par l'introduction d'un système de commande centralisée de la circulation (les signaux en bordure de la voie), de l'amélioration ou de l'ajout de nouveaux systèmes d'avertissement aux passages à niveau, ainsi que de l'installation de clôtures de sécurité. Le projet devrait être complété en 2014.

De plus, un contrat a été attribué et les travaux d'amélioration du système de commande centralisée de la circulation ont débuté au terminal d'Ottawa. Le projet devrait être complété en 2014.

La nouvelle passerelle piétonnière accessible de la GARE DE COBOURG

PROJETS TECHNOLOGIQUES

Un système de divertissement à bord 100 % canadien

En 2013, VIA Rail a fièrement lancé son système de divertissement à bord, au contenu complètement canadien, reposant sur son service Internet sans fil parmi les plus performants au monde, mis en place en 2011. La plateforme numérique interactive, installée sur les trains en août, fournit aux passagers à bord des trains VIA Rail du corridor Québec-Windsor un accès gratuit à de la programmation canadienne, y compris les nouvelles de CBC / Radio-Canada (mises à jour jusqu'à 12 fois par jour). Le système offre également des émissions de télévision et séries de CBC / Radio-Canada, des documentaires et dessins animés de l'Office national du film du Canada, ainsi que des capsules documentaires « Minute du patrimoine » produites par Historica Canada. Avec jusqu'à 100 heures de contenu, accessible à partir de tout type d'ordinateur portable, de tablette ou d'appareil mobile, les passagers ne s'ennuieront jamais à bord de nos trains.

Depuis son lancement, plus de 30 000 passagers ont profité du système de divertissement à bord, en visionnant en tout plus de 650 000 minutes de contenu vidéo!

TSI+ : Analyse des trajets et suivi en temps réel de la vitesse des trains

Le Système d'information sur l'état des trains (TSI+) permet de mener des analyses automatisées des voyages en train et d'évaluer rapidement la ponctualité sur n'importe quelle liaison du corridor Québec – Windsor. Cet outil permet d'identifier les segments régulièrement affectés par la congestion sur les voies ferrées afin d'optimiser les horaires des trains et d'améliorer notre ponctualité. Grâce à cette nouveauté, des alertes et avis automatisés sont envoyés aux employés de VIA Rail afin de les avertir de l'heure d'arrivée des trains, en temps réel. Les employés de VIA Rail sont ainsi mieux informés et nos partenaires de voyage sont en mesure de déployer plus rapidement et efficacement leurs ressources, afin d'offrir un meilleur service aux passagers.

Plus de
30 000
passagers ont
profité du système
de divertissement
à bord

Wi-Fi sur l'*Océan*

Le service l'*Océan*, l'un des trains long parcours de VIA Rail, a été doté du même service Internet sans fil gratuit qui était déjà disponible sur les trains du corridor Québec-Windsor. Avec un service sur plus de 98 % du trajet entre Montréal et Halifax, le Wi-Fi permet aux passagers de rester connectés tout au long de leur voyage. Au cours des trois premières semaines suivant son installation, près de 20 % des voyageurs à bord de l'*Océan* se sont connectés au Wi-Fi. Les passagers ont transféré 58 giga-octets de données, ce qui représente l'équivalent de 100 000 pages Web ou de 58 000 courriels !

Système de télémesure pour l'économie de carburant

Grâce à la technologie Wi-Fi, VIA Rail a pu installer des systèmes de télémesure sur 57 de ses 73 locomotives et prévoit terminer le travail sur l'ensemble de ses locomotives en 2014.

La télémesure permettra à VIA Rail de recueillir à distance des données de fonctionnement sur les locomotives, et ce, dans le but d'optimiser leur rendement. Ces renseignements donneront la possibilité à VIA Rail de contrôler et de perfectionner le fonctionnement sécuritaire de ses trains, la consommation de carburant, fondée sur l'information recueillie relative aux moments de conduite et d'arrêt (lorsque le moteur tourne au ralenti), ainsi que la gestion du carburant. Une formation sur la conduite des trains permettant d'optimiser la consommation de carburant est actuellement en cours dans le corridor Québec-Windsor et se terminera au milieu de l'année 2014.

Grâce à l'implantation du système de télémétrie, VIA Rail prévoit effectuer une économie de carburant de 1,5 million $ par année.

À terme, la télémesure permettra également d'accéder à distance aux principaux systèmes de la locomotive.

Refonte du site Web

Le site Web de VIA Rail, viarail.ca, s'est doté d'une toute nouvelle image. Le nouveau site Web contient également plus d'informations et il y est plus facile d'y naviguer. Le site amélioré offre aux personnes atteintes d'un handicap une meilleure accessibilité leur permettant d'obtenir l'information recherchée.

Mises à niveau internes

Plusieurs mises à niveau internes ont été effectuées aux logiciels de VIA Rail afin d'en accroître l'efficacité, de réduire les coûts et d'intégrer plus facilement les futures mises à jour. Le système financier a été mis à niveau dans le but d'augmenter la productivité des utilisateurs. La mise à niveau de la plateforme de courriels des employés de VIA Rail en un système possédant une interface plus moderne, une meilleure sécurité, une boîte de réception plus spacieuse et une intégration complète des outils de la suite Office a été lancée et complétée cette année. Enfin, un nouveau système interne d'apprentissage, de formation et d'éducation en ligne, moderne et entièrement soutenu, a été déployé cette année.

Projet d'hébergement de données

VIA Rail a déménagé toute la production d'applications de son ancien centre de données vers un site d'hébergement à Montréal avec un programme de reprise en cas de désastre, situé dans une autre ville. Les nouveaux centres de données fournissent des services de TI qui répondent aux normes de fiabilité et de conformité de l'industrie, donnant ainsi à VIA Rail une capacité de croissance des services pour les années à venir et permettront la récupération des applications essentielles à l'entreprise dans l'éventualité d'un désastre.

PROJETS MARKETING

VIA Rail, plus connectée que jamais grâce aux médias sociaux

En octobre dernier, VIA Rail a marqué une étape très importante dans le monde des médias sociaux : elle a franchi le cap des 100 000 adeptes sur Facebook. Au cours des trois dernières années, nous nous sommes taillé une place de choix dans les médias sociaux et avons mis les bouchées doubles pour que notre présence en ligne soit engagée, sensible au public et informative. Cette réalisation a prouvé que nous sommes sans contredit sur la bonne voie.

Nos réseaux sociaux les plus utilisés, Facebook et Twitter, nous ont permis d'offrir des concours amusants, d'annoncer des promotions et d'accueillir des blogueurs à bord. Plus important encore, ces comptes nous ont été très utiles pour partager de l'information de premier ordre à nos passagers, qu'ils soient abonnés ou fans. Lorsque les trains sont retardés, par exemple, ou que des incidents imprévus surviennent, les réseaux sociaux ont l'avantage de pouvoir tenir le public informé des derniers développements, jour et nuit, et ce, instantanément.

En 2013, nous avons également noté une augmentation constante du nombre d'abonnés de VIA Rail sur Twitter, qui s'élève maintenant à plus de 20 000.

Cartes d'embarquement électroniques, changement des réservations en ligne et appels automatisés

En 2012, VIA Rail a lancé son service de réservation à partir d'un appareil mobile, qui permet aux passagers d'utiliser leurs appareils électroniques pour réserver leurs billets, et a amorcé l'introduction des cartes d'embarquement électroniques. En 2013, 73 % des billets ont été achetés par l'entremise du Web ou d'un appareil mobile. Ce processus a permis d'améliorer l'expérience de voyage des passagers tout en économisant du temps et du papier.

En 2013, nous avons continué d'améliorer l'expérience des passagers en ajoutant une nouvelle fonction à notre système de réservation en ligne, qui permet dorénavant aux passagers voyageant dans le corridor Québec-Windsor d'apporter des modifications à leur propre réservation en ligne.

De plus, dans le cas improbable d'un changement d'horaire ou d'une annulation, le voyageur ayant acheté son billet en sera informé par le biais d'un nouvel outil d'appels automatisés qui informera les clients de VIA Rail à propos de leur réservation.

Nouveau mode simplifié de structure des prix

En 2013, nous avons annoncé le lancement d'une nouvelle structure de prix combinant flexibilité et expérience d'achat facilitée. Ce nouveau système permet de se procurer un billet à un tarif préférentiel jusqu'au jour du départ. Les privilèges de la classe Économie et de la classe Affaires sont clairement évoqués lors du choix parmi l'une des cinq classes tarifaires : ÉVASION, ÉCONOMIE, ÉCONOMIE PLUS, AFFAIRES et AFFAIRES PLUS. Les tarifs varient selon les modalités d'échange et de remboursement, les privilèges lors de l'embarquement et les services offerts à bord, incluant les repas et les boissons, l'accès aux Salons Affaires, l'accès à l'embarquement prioritaire ou l'accès prioritaire à la billetterie. Ce nouveau système s'inscrit dans notre stratégie visant à offrir plus d'une option de tarifs adaptés à différents budgets, afin d'attirer de nouveaux clients et stimuler une plus grande utilisation du transport ferroviaire.

Nouvelles voitures et nouveau service de classe Affaires

Dans le cadre de l'investissement d'un milliard de dollars du gouvernement du Canada dans VIA Rail, une portion de la flotte de voitures LRC (légères, rapides et confortables) de classe Affaires a été rénovée et mise en service au cours de 2013. En plus d'améliorations apportées aux systèmes mécaniques et électriques, les voitures rénovées offrent plus d'espace aux passagers, en particulier pour les jambes, en raison de la nouvelle configuration selon laquelle chaque rangée est composée d'un siège en moins.

Les nouveaux sièges à dossier inclinable et réglable sont maintenant dotés d'une table supplémentaire pour y poser une boisson ou d'autres objets, libérant la tablette rabattable pour y déposer des repas, des documents ou un ordinateur. Les améliorations apportées à l'intérieur des voitures comprennent également l'installation de nouvelles toilettes et la pose de nouveaux tapis, lumières et cadres de fenêtre. Ces rénovations sont effectuées à l'interne, au Centre de maintenance de Montréal de VIA Rail. Le projet de mise à niveau des voitures LRC de classe Affaires se poursuit. Son achèvement est prévu au cours de l'année 2014.

Alors que les nouvelles voitures de classe Affaires font leur apparition sur les rails, VIA Rail a également revu l'ensemble de son service de classe Affaires. Le nouveau service est axé sur la productivité et le temps que le passager s'accorde à lui-même. Les améliorations apportées s'appuient sur les commentaires de nos clients; ils incluent la sélection prioritaire des repas pour les membres VIA Préférence, l'utilisation de tasses à café de pleine grandeur, une révision des repas offrant davantage d'options « pour emporter », ainsi que le retrait rapide des cabarets permettant d'optimiser la productivité des passagers.

Nouveaux uniformes

Depuis la mi-septembre, les employés de VIA Rail à bord des trains et dans les gares portent de nouveaux uniformes. En plus du style et de la palette de couleurs des vêtements, les foulards, cravates, porte-noms et autres accessoires ont aussi été renouvelés pour refléter la nouvelle image de VIA Rail. Grâce à ce nouveau style, dessiné à partir de modèles fabriqués en grande série, une économie annuelle de 300 000 $ est prévue.

Nouvelle politique en matière de bagages

Le 1er juin dernier, une nouvelle politique en matière d'enregistrement des bagages a été mise en place. Celle-ci s'inscrit dans le cadre d'une révision exhaustive des pratiques en matière de transport de bagages, lancée en octobre 2012 et ayant pour objectif de rendre l'expérience de voyage à bord des trains plus sécuritaire et plus agréable pour tous. Cette nouvelle politique vise une réduction des blessures subies par les employés et les passagers dues à la manutention des bagages, ainsi qu'une réduction des délais au départ et pendant le trajet. Auparavant, la manutention des bagages figurait parmi les principales causes de blessures subies à bord. Depuis la mise en place de la nouvelle politique, le taux d'absentéisme des employés en raison de ce type de blessures a diminué de 76 % en comparaison avec la période du 31 octobre 2012 au 15 juin 2013. Les nouvelles directives peuvent être consultées en visitant le www.viarail.ca/fr/infos-voyages/bagages.

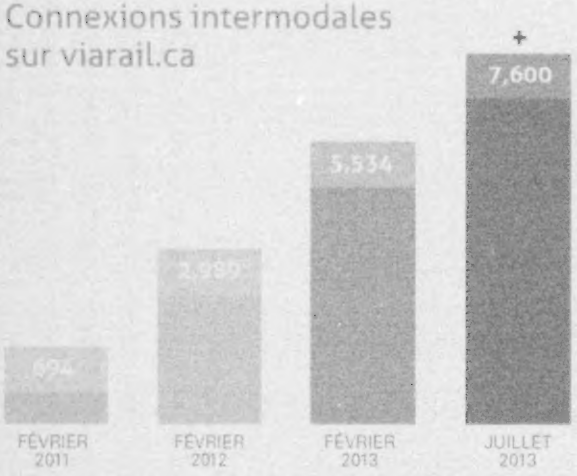
INTERMODALITÉ : CONSTRUIRE UN RÉSEAU PLUS CONNECTÉ

En 2013, VIA Rail a connecté ses services à ceux de trois nouveaux partenaires intermodaux, portant son nombre total de partenaires à 22 à travers le Canada. Ceux-ci incluent des sociétés de transport par autocar, des compagnies aériennes, des services de navette ainsi que des sociétés de transport urbain. En 2013, nous avons notamment signé un protocole d'entente avec Union Pearson Express en prévision de l'introduction d'une correspondance ferroviaire entre la gare Union et l'aéroport Pearson à Toronto.

Ces partenariats nous permettent d'harmoniser nos horaires avec les autres transporteurs et, dans certains cas, de vendre conjointement des billets en une seule transaction. En plus d'offrir aux clients un guichet unique pour faciliter les connexions porte-à-porte entre plus d'un transporteur, VIA Rail multiplie les options et rend plus attrayants les déplacements sur notre réseau.

De plus, les partenariats intermodaux sont bénéfiques tant d'un point de vue environnemental qu'économique. D'ailleurs, l'achalandage a augmenté de 135 % sur les autocars de la compagnie Robert Q à la suite de la conclusion de son partenariat.

Connexions intermodales sur viarail.ca



AJUSTEMENTS DES OPÉRATIONS ET DU SERVICE

Projet d'automatisation des gares

Certaines gares ont été automatisées alors que VIA Rail a procédé à la mise en place de dispositifs de contrôle à distance des caméras, des portes, des systèmes d'annonces publiques, de même qu'à l'installation de nouveaux kiosques de billets et de tableaux d'affichage sur l'état de la circulation des trains. Les gares automatisées donnent accès à une aire d'attente équipée d'un écran DEL présentant l'information sur l'état des trains en temps réel. Les kiosques de billets permettent aux clients de réserver et acheter un billet, ainsi que d'imprimer des cartes d'embarquement et itinéraires de voyage. Les kiosques, qui affichent également les horaires des trains, incluent une pesée pour les valises, de même qu'un téléphone reliant directement le client au bureau des ventes de VIA Rail.

Les nouveaux écrans installés dans les gares automatisées affichent l'horaire des trains arrivant et quittant la gare en temps réel, grâce à un système de localisation des trains par SPG (par le biais de TSI+). De plus, des annonces vocales informent les passagers de l'arrivée des trains à la gare.

Le contrôle à distance des gares automatisées (à partir des centres de contrôle de VIA Rail) est relié à des caméras de surveillance et permet l'ouverture et la fermeture des portes en fonction des heures d'opération de la gare.

Suspension du service entre Matapédia et New Carlisle

En raison de problèmes liés aux infrastructures appartenant à la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG), le service entre Matapédia et New Carlisle a été suspendu et le demeurera jusqu'à ce que la SCFG ait exécuté les travaux nécessaires afin d'assurer la sécurité des passagers. Le service temporaire d'autocars entre New Carlisle et Gaspé, alors assuré par VIA Rail, a pris fin.

Création de postes de préposés de gares

Dans le but de répondre aux besoins des passagers et aux tendances de l'industrie, VIA Rail a réorganisé certaines fonctions dans les gares. Les fonctions du poste de porteur ont été revues à Toronto et à Montréal, où ce poste existait toujours. Dans ces deux gares, VIA Rail a décidé que l'aide aux personnes à mobilité réduite et la manutention des bagages seraient assurées par des préposés ayant un rôle multifonctionnel, comme c'est déjà le cas dans d'autres gares. Il s'agit en fait d'une répartition plus efficace des tâches permettant de maintenir le même niveau de service. En 2013, VIA Rail a créé 14 nouveaux postes permanents de préposés de gares à Toronto, dont le principal objectif est de servir les clients ayant des demandes de services spéciaux. À Montréal, ce sont cinq postes permanents de préposés de gares qui ont été créés.

ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

Collision entre un autobus de OC Transpo et un train de VIA Rail

À environ 8 h 50 le 18 septembre, un autobus d'OC Transpo est entré en collision avec le train # 51 de VIA Rail à un passage à niveau situé à l'est de la gare de Fallowfield, près d'Ottawa. Aucune blessure n'a été rapporté parmi plus de 100 passagers à bord du train de VIA Rail. Tragiquement, six décès ont été constatés parmi les passagers à bord de l'autobus de OC Transpo. La cause de la collision n'est pas connue pour le moment. VIA Rail collabore pleinernent avec ses partenaires OC Transpo et les autorités impliquées dans l'enquête de ce tragique accident.

Rapport du Bureau de la sécurité des transports : Train 92

En juin, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a publié son rapport d'enquête sur le déraillement du train #92 de VIA Rail survenu le 26 février 2012 à Aldershot, en Ontario. Le rapport du BST révèle un examen approfondi des circonstances entourant ce tragique accident. Parmi ses recommandations, le BST suggère que des enregistreurs de conversations et de caméras, bien que cette technologie n'aurait pu empêcher la tragédie, elles auraient pu fournir des informations utiles. À cet effet, en 2013, VIA Rail a complété l'installation de caméras à l'avant des trains sur toutes ses locomotives. L'administration de VIA Rail, de concert avec le syndicat des mécaniciens de locomotive Teamsters Canada, a commencé à travailler sur un projet d'introduction d'enregistreurs de conversations à l'intérieur de ses locomotives. Ce projet sera complété à la fin de l'année 2014. Ces deux initiatives soulignent l'engagement de VIA Rail à continuer à améliorer la sécurité et la sûreté de ses employés, de ses passagers et du grand public.

Syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile : renouvellement de l'entente

En juillet, VIA Rail a conclu une entente avec le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) - maintenant connu sous le nom d'Unifor. Cette année marque l'arrivée de la première convention collective « sans papier ». La convention ainsi que tous les autres documents ont été produits électroniquement.

L'entente a été ratifiée par 86 % des quelque 2 200 membres du personnel des services, des bureaux de vente et de l'entretien. Pendant le processus de négociation, aucune perturbation aux opérations de VIA Rail n'est survenue.

Au cours du 2e trimestre, VIA Rail a mis en place un plan d'urgence afin d'offrir un service de base en cas de conflit de travail. Ce plan a nécessité la formation et la certification d'un certain nombre de membres du personnel-cadre dans le but d'assurer la continuité du service sur tout le réseau à travers le Canada. Pour les employés impliqués, cela aura été l'occasion de mieux comprendre les opérations et le travail que leurs collègues de première ligne effectuent au quotidien.

Menaces terroristes

Le 22 avril, la Gendarmerie Royale du Canada a déposé des accusations envers deux individus ayant comploté afin de commettre un acte terroriste au Canada ayant pour but de faire dérailler un train de VIA Rail. VIA Rail travaille de concert avec les autorités policières afin de rassembler et de partager des renseignements qui permettront d'identifier les menaces et d'éliminer les risques potentiels. À la suite de cet événement, un groupe de travail a été mandaté de revoir les mesures d'atténuation des risques en matière de sûreté afin d'améliorer celle-ci à bord de nos trains et dans nos gares.

PRIX ET DISTINCTIONS

PRIX « *AGENTS' CHOICE AWARD* »

La fiabilité du service ainsi que l'accès à l'Internet sans fil à bord ont permis à VIA Rail de remporter le prix « Agents' Choice Award » remis par Baxter Travel Media pour une 7e année consécutive. Les agents de voyage ont également porté leur choix sur VIA Rail pour les formations Web et webinaires qu'elle a développés spécifiquement à l'attention de l'industrie, ainsi que pour l'amélioration continue de ses services aux passagers. VIA Rail s'est vue remettre cette récompense pour une 12e fois au cours des 13 dernières années.

ATTRIBUTION DU « NIVEAU D'OR » DU MAGAZINE *LEISURE GROUP TRAVEL*

Chaque année, les lecteurs du magazine *Leisure Group Travel* sont invités à voter dans le cadre de la remise annuelle de prix du « Reader's Choice Awards », qui souligne l'excellence du service dans l'industrie du voyage. Il s'agit de la seule certification de reconnaissance officielle du marché. En 2013, les lecteurs ont attribué le « niveau or » à VIA Rail en la désignant comme leur excursion préférée.

PRIX ASSURANCES ECCLÉSIASTIQUES DES REBÂTISSEURS DU PATRIMOINE BÂTI

La gare Centrale du Pacifique de Vancouver fut l'une des premières à recevoir les honneurs du nouveau Prix des rebâtisseurs du patrimoine bâti, décerné par Assurances Ecclésiastique et la Fondation Héritage Canada. Ce prix a été créé afin de reconnaître l'excellence en matière de réhabilitation des édifices et des sites du patrimoine.

PRIX « CONCEPT DE L'ANNÉE *AIRRAIL* »

La vision de VIA Rail en matière d'intermodalité, « VIA Rail au cœur des déplacements », lui permet de contribuer à une meilleure coopération entre le transport aérien, ferroviaire et autres modes de transport, dans le but de fournir aux voyageurs une expérience simplifiée dans l'ensemble de leurs déplacements. Grâce à sa stratégie de création de partenariats intermodaux, le www.viarail.ca est en voie de se transformer en une plateforme de recherche et de réservation pour des déplacements, pour toute personne, de partout sur la planète, planifiant un voyage au Canada.

Cette initiative a reçu le prix « Concept de l'année *AirRail* » à la cérémonie des *Global AirRail Awards* à Francfort, en Allemagne.

GCC : VIA RAIL EST L'ENTREPRISE DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE LA PLUS ACTIVE AU MONDE

De mai à septembre, 637 employés se sont munis de leur podomètre et ont participé au *Global Corporate Challenge*. Ce sont 97 équipes de 7 membres chacune qui ont pris part à la compétition et qui ont couvert virtuellement 558 098 km en effectuant 872 027 451 pas, soit l'équivalent de faire 14 fois le tour de la planète !

À la fin de la saison, VIA Rail a remporté le titre de la compagnie la plus active dans le secteur du transport et de la logistique, pour lequel 35 équipes étaient inscrites.

RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE

ENVIRONNEMENT

UN CHOIX VERT

Un choix vert

Le service ferroviaire voyageur est largement reconnu comme étant le « choix vert » pour voyager, générant beaucoup moins de gaz à effet de serre (GES) que l'avion ou l'automobile. Faire de nos trains l'option la plus écologiquement durable pour les Canadiens est un objectif qui nous tient à cœur.

Chaque année, depuis 2008, VIA Rail a progressivement réduit sa consommation de carburant et émis moins de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, tout en se conformant à la réglementation et à la bonne gestion de ses déchets. Ces réductions de carburant ont été rendues possibles grâce à la remise à neuf et à une utilisation plus efficace des locomotives ainsi qu'au déploiement plus efficace du matériel roulant. En 2013, VIA Rail a également commencé l'implantation d'un système de télémétrie (consultez la section « Projets technologiques » pour plus d'informations), qui permet de surveiller la consommation et la gestion du carburant. Grâce à l'implantation du système de télémétrie, nous prévoyons effectuer des économies annuelles de carburant s'élevant à 1,5 millions de dollars.

En 2013, VIA Rail a utilisé 3,6 millions de litres de carburant de moins qu'en 2012, ce qui correspond à une réduction de 7,9 % et une économie d'environ 3,5 millions de dollars. Ainsi, à la fin de 2013, nous avons réduit la consommation en carburant de 6,8 % en comparaison avec l'année 2012.

Dans l'ensemble, depuis 2009, la quantité de gaz à effet de serre émis par passager-kilomètre est en baisse constante d'environ 7 % chaque année. Au cours de cette même période, la consommation de carburant a diminué de 26,8 %.

Système de gestion de l'environnement

Ce qui suit est un rapport des activités significatives s'étant tenues sur des terres fédérales, en référence à la section 71 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Au sein de son système de gestion de l'environnement, VIA Rail possède des processus pour évaluer les impacts environnementaux de ses projets et activités, ainsi que pour déterminer s'il est probable que les impacts environnementaux, quels qu'ils soient, peuvent causer des effets environnementaux significatifs.

En 2013, tous les nouveaux projets et nouvelles initiatives et activités ont été évalués suivant le processus d'Évaluation des Dangers et des Stratégies de Contrôle des Risques (ÉDSCR) de VIA Rail. Ce processus est mis en œuvre par le gestionnaire de projet lors de l'étape de planification afin d'identifier et d'évaluer les risques environnementaux et d'identifier les contrôles appropriés pour atténuer ces risques, tel que requis. En plus du processus ÉDSCR, la liste de critères et le processus d'évaluation environnementale de VIA Rail ont été utilisés pour les projets et les initiatives de plus grande envergure. Par la suite, une évaluation environnementale fut complétée, lorsque requis, pour identifier les impacts environnementaux, déterminer si ceux-ci avaient le potentiel d'avoir des effets environnementaux défavorables significatifs sur l'environnement et mettre en œuvre les mesures d'atténuation appropriées.

En 2013, VIA Rail n'a exécuté aucun projet ni activité qui ait généré des effets défavorables significatifs sur l'environnement. Les projets pour 2013 ont consisté en la maintenance et réparation régulière des installations, des infrastructures et du matériel roulant. Dans tous les cas, les processus de VIA Rail ont été suivis, les évaluations environnementales ont été complétées, l'identification et la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées furent exécutées selon le plan du projet et le rapport d'évaluation environnementale, et les permis appropriés ont été obtenus.

ACCESSIBILITÉ : UN DÉPLACEMENT POUR TOUS LES CANADIENS

Nous nous engageons à faire du train de passagers le mode de transport intervilles le plus accessible qui soit pour les Canadiens ayant une déficience.

Des travaux se poursuivent afin de rendre d'autres équipements plus accessibles aux passagers. Quatre voitures Parc utilisées sur le *Canadien* seront reconfigurées afin d'inclure une cabine-lit de luxe entièrement accessible. Deux autorails diésel autopropulsés utilisés pour les services en régions éloignées ont été modifiés pour en améliorer l'accessibilité, l'un d'entre eux étant actuellement utilisé sur le trajet reliant Sudbury à White River.

Plusieurs gares ont été rénovées afin d'en améliorer l'accessibilité, incluant celle de Cobourg, qui possède dorénavant une nouvelle passerelle pour piétons entièrement accessible, similaire à celles précédemment construites à Oshawa et à Belleville. Les travaux débutant à la gare Union de Winnipeg visent également à en améliorer l'accessibilité. Pour obtenir plus d'informations à ce sujet, veuillez consulter la section « Projets relatifs aux gares » du présent rapport annuel.

Le site Internet de VIA Rail, viarail.ca, a été optimisé afin d'offrir aux personnes ayant une déficience une meilleure accessibilité à l'information.

ENGAGEMENT ENVERS LA COMMUNAUTÉ

Campagne nationale de collecte de fonds

De nombreux employés et retraités ainsi que les membres du conseil d'administration de VIA Rail ont participé à une collecte nationale cet automne. Sous le thème « *un don aller-retour* », près d'un quart de million de dollars ont été amassés et remis à la campagne Centraide et ses partenaires. Les fonds servent à venir en aider aux jeunes, aux familles, aux personnes à mobilité réduite, aux nouveaux arrivants et aux personnes atteintes de maladies mentales, en plus d'aider au financement de programmes de recherche sur les maladies.

Centraide

Participations publiques et obligation de rendre compte

En 2013, VIA Rail a tenu sa toute première Assemblée publique annuelle par l'entremise d'une webdiffusion. Toujours dans le souci de rejoindre le plus de Canadiens tout en utilisant de façon responsable les deniers publics, VIA Rail a choisi d'utiliser cette technologie gratuite pour la présentation des faits saillants de ses résultats financiers. Cette assemblée a permis au public de prendre connaissance des interventions du président du conseil d'administration, du président et chef de la direction et des membres de l'équipe de direction de la société. Les hauts dirigeants ont également répondu aux questions du public reçues par courriel.

La webdiffusion archivée de l'événement est disponible dans la section « Assemblée publique annuelle » du site Internet de VIA Rail à http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/notre-entreprise/assemblee-publique-annuelle, où vous trouverez également la liste des questions et réponses lors de l'événement.

VIA Rail a également publié en 2013 des rapports trimestriels détaillant sa performance financière et d'exploitation. Les rapports trimestriels peuvent être consultés sur le site Web de VIA Rail à http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/notre-entreprise/rapport-trimestriel.

Parallèlement à chacune des rencontres du conseil d'administration tenues à Toronto, Montréal, Saskatoon et Ottawa, VIA Rail a été l'hôte d'événements à caractère public visant à rencontrer des intervenants locaux, des partenaires commerciaux ainsi que les élus de tous les niveaux de gouvernement intéressés à se familiariser davantage avec l'ensemble des opérations et des activités de VIA Rail ainsi que les retombées économiques de celles-ci dans leurs régions respectives.

Soucieuse d'informer adéquatement et régulièrement les représentants des différents paliers de gouvernement, VIA Rail a pris part à de nombreuses rencontres avec des représentants fédéraux, provinciaux et municipaux, et ce, dans plusieurs régions du pays. Ces discussions ont permis de préciser les positions de la société à l'égard de certaines décisions d'affaires et d'obtenir de ces élus un point de vue précieux dans une perspective de développement des affaires pour VIA Rail.

ÊTRE CANADIEN ET CANADIENNE

2013 a été pour VIA Rail l'occasion de démontrer à quel point elle relie les collectivités du Canada et ses habitants. Pour plusieurs familles canadiennes, le train de passagers a été la première opportunité de vivre pleinement leur expérience canadienne.

2017 débute maintenant !

D'avril à juin, VIA Rail a fait équipe avec la CBC / Radio-Canada et les Fondations communautaires canadiennes (FCC) lors des conférences CANADA 150/2017 DÉBUTE MAINTENANT. Les 12 conférences d'une journée, tenues partout au pays de Vancouver à Halifax, ont été conçues pour lancer une discussion à l'échelle nationale sur le 150e anniversaire de la Confédération et sur les manières de célébrer cet événement historique. Du musicien Paul Shaffer à l'athlète paralympique canadienne Chantal Petitclerc, les conférenciers, tous plus inspirants les uns que les autres, étaient des Canadiens et Canadiennes fiers de leur pays et provenant de tous les horizons. Toutes les conférences peuvent être visionnées au www.2017debutemaintenant.ca.

Ces événements sont en quelque sorte les balbutiements des projets et des programmes que mettra en place VIA Rail dans le cadre des célébrations du 150e anniversaire du Canada et de son propre 40e anniversaire, qui se tiendront tous deux en 2017.

À la demande générale, Sir John A. Macdonald est de retour

En mai et en septembre, le train de long parcours de VIA Rail desservant l'est du pays, l'*Océan*, a accueilli deux acteurs de la Commission du bicentenaire de Sir John A. Macdonald. Ces artistes formés et costumés ont joué les rôles de Sir John A. Macdonald et de Calvin Hobbes, régalant les passagers d'histoires et de chansons. Leurs représentations se sont avérées tout aussi instructives que divertissantes et elles ont été très bien accueillies. En 2014, la Commission du bicentenaire voyagera à nouveau sur les trains de VIA Rail afin de poursuivre sa mission et d'enseigner l'histoire du Canada aux passagers avides de connaissances. Bon retour, Sir John A. !

ÊTRE CANADIEN ET CANADIENNE (SUITE)

VIA Rail accueille plus de 3 000 nouveaux citoyens du Canada

En juillet 2012, VIA Rail a annoncé la mise sur pied d'une formidable nouvelle initiative en partenariat avec l'Institut pour la citoyenneté canadienne (ICC) et les membres du programme Laissez-passer culturel (LPC) de l'ICC, un programme qui s'adresse exclusivement aux nouveaux citoyens. Ces derniers ont droit à 50 % de rabais sur le plus bas tarif disponible, peu importe la classe de service, pour les voyages aller simple ou aller-retour, sans période d'interdiction, pour eux-mêmes et quatre de leurs enfants âgés de moins de 18 ans. Les membres de ce programme peuvent se prévaloir de cette offre une fois pendant leur première année de citoyenneté canadienne.

En 2013, plusieurs nouveaux citoyens canadiens ont bénéficié de cette incroyable opportunité. Depuis la création du programme en 2012, plus de 3 000 membres du Laissez-passer culturel ont voyagé à bord de nos trains afin de découvrir leur nouveau pays, et plus de 10 % d'entre eux ont réitéré leur expérience avec VIA Rail. C'est notre façon de dire : « Bienvenue chez vous ! »

Les Forces armées canadiennes

VIA Rail a de nouveau soutenu les militaires canadiens et leurs familles par l'entremise de sa participation à plusieurs événements à caractère non lucratif. De plus, la société permet à des centaines de membres des Forces armées aux anciens combattants et aux membres de leurs familles (maximum de 5) de voyager en train partout au pays, tout au long de l'année et à des tarifs réduits très attrayants. Depuis le lancement de ce programme spécial en 2010, plus de 76 000 militaires et leurs familles ont voyagé au Canada à bord des trains de VIA Rail.

En outre, VIA Rail a fièrement commandité le 45e concours annuel de photographie des Forces armées canadiennes et a également participé à la cérémonie de remise de prix qui s'est tenue au Musée canadien de la guerre à Ottawa en novembre.

MOBILISATION DES EMPLOYÉS : CRÉER UN MEILLEUR ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL

Développement des compétences

En 2012, VIA Rail a développé une nouvelle structure de développement des compétences et de planification de la relève qui lui a permis d'identifier les compétences que possédaient ses employés à tous les niveaux de l'organisation, accélérant ainsi le développement des potentiels successeurs. En 2013, l'implantation de cette structure s'est poursuivie en mettant l'accent sur l'établissement de plans de développement des employés possédant des compétences prometteuses à tous les niveaux de l'organisation. Le processus a permis d'identifier des tendances quant aux besoins en matière de développement. Ces tendances ont été utilisées afin de créer des programmes de formation adressés aux gestionnaires de tous les niveaux et mèneront à l'implantation d'un programme de développement destiné spécialement aux successeurs potentiels en 2014.

Une nouvelle structure de transfert des connaissances a été développée afin de documenter et de conserver les connaissances cruciales à la réussite de VIA Rail dans le futur. Cette structure comporte l'identification des postes clés ainsi que des employés possédant des connaissances essentielles.

Reconnaissance des employés

VIA Rail a développé un programme de formation de reconnaissance des employés à l'attention des chefs, dont l'objectif est de leur enseigner comment reconnaître efficacement leurs employés afin d'accroître leur mobilisation et, à terme, d'améliorer la rétention des employés au sein de la société. Ce programme, qui sera implanté en 2014, est directement relié à la stratégie d'affaires et aux compétences organisationnelles de VIA Rail.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de l'entreprise et de neuf autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est responsable de superviser l'orientation stratégique et la gestion de la société, et rend compte des activités de VIA Rail Canada à l'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports.

Au cours de l'année, cinq réunions du conseil d'administration et 27 réunions de l'un ou l'autre des cinq comités du conseil ont été tenues. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs à l'ensemble de ces réunions a atteint 97 pour cent. Un total de 229 091 dollars ont été versés en honoraires aux membres du conseil d'administration en 2013.

VIA Rail a agi de façon novatrice au cours des dernières années en œuvrant dans un environnement d'affaires en constante évolution dans lequel les enjeux et les nouvelles exigences liés à la gouvernance sont multiples. Dans ce contexte, et pour mieux soutenir les efforts de VIA Rail à cet égard, le conseil d'administration a pris l'initiative de mettre sur pied un sous-comité spécifiquement responsable de la révision et de l'encadrement des activités de gestion des risques. Les membres de ce sous-comité ont tenu trois rencontres en 2013.

Les membres du conseil d'administration de VIA Rail ont démontré, lors des dernières années, une volonté de rendre plus transparente la gestion de l'organisation. VIA Rail publiera de nouvelles informations corporatives dont les politiques de gestion du conseil d'administration, la rémunération des hauts dirigeants ainsi que le rapport sur la performance des services passagers offerts. Ces informations seront mises à jour annuellement. Elle seront soit disponibles en versions papier ou électronique ou encore dans la section corporative de notre site Internet.

ACCÈS À L'INFORMATION ET RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

VIA Rail est d'avis que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ pour bâtir une relation de confiance avec ses clients, les contribuables et ses partenaires. La société est assujettie à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIRP) depuis 2007.

Depuis, nous n'avons cessé de progresser afin de partager nos informations pour répondre aux questions légitimes du public, des médias et de tous ceux et celles qui s'intéressent au fonctionnement de VIA Rail Canada.

Entre le 1er avril 2013 et le 31 décembre 2013, VIA Rail a reçu 36 nouvelles demandes et deux nouvelles plaintes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, comparativement à un total de 31 demandes et trois plaintes pour la même période l'an dernier, soit d'avril 2012 à décembre 2012. Au cours de la dernière année, VIA Rail a grandement amélioré le temps de traitement des demandes.

Le rapport annuel sur l'AIPRP 2013 de VIA Rail a été soumis à la Commissaire à l'information et au ministre d'État aux Transports. Conformément à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, VIA Rail a également soumis son rapport annuel pour des demandes liées aux renseignements personnels à la Commissaire à la protection de la vie privée.

Depuis juin 2012, VIA Rail divulgue un court résumé des demandes d'accès à l'information en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* sur son site Internet, viarail.ca.

LANGUES OFFICIELLES

VIA Rail Canada est tenue de respecter la *Loi sur les langues officielles*. Les employés de VIA Rail respectent leur engagement envers leurs clients et la population de les desservir en français ou en anglais. Nos politiques sur les langues officielles s'appliquent à toutes nos communications, qu'elles soient faites par téléphone, dans une gare, en ligne ou à bord de nos trains. Nous fonctionnons dans un environnement de travail où les employés peuvent parler la langue de leur choix dans les régions désignées bilingues. Toutes les communications internes et externes officielles sont effectuées en français et en anglais, et VIA Rail utilise les deux langues dans toutes ses communications internes et externes.

Le nombre de plaintes reçues par VIA Rail en vertu de la loi est en constante baisse depuis 2007. Au total, huit plaintes ont été logées à l'endroit de VIA Rail auprès du commissaire aux langues officielles en vertu de la *Loi sur les langues officielles*. Ces plaintes ayant toutes fait l'objet d'un règlement avant la fin de 2013, VIA Rail a pu entamer la nouvelle année sans qu'aucune nouvelle plainte ne soit déposée.

VIA Rail accorde une grande importance à la promotion des minorités linguistiques du Canada. La société fut notamment honorée de prendre part aux célébrités entourant le 100e anniversaire du quotidien *La Liberté*, au gala annuel du plus ancien théâtre de langue française au Canada, le *Cercle de Molière*, et au *Goldbloom Service Award du Québec Community Group Network*.

VIA Rail croit fermement pouvoir jouer un rôle important dans la promotion de la dualité linguistique au Canada. Elle a appuyé la Journée de la dualité linguistique pour une quatrième année consécutive ainsi que la Fête nationale des Acadiens, communiquant ainsi son engagement envers la dualité linguistique au moyen de messages corporatifs, des médias sociaux et par le biais d'activités de communication.

Au cours du deuxième trimestre de 2013, VIA Rail a soumis son rapport sur les langues officielles 2012-2013 au commissaire aux langues officielles. Le rapport rend compte des efforts constants déployés par VIA Rail afin de promouvoir les deux langues officielles partout au Canada. Ce rapport a été partagé avec de nombreux groupes minoritaires linguistiques au pays.

FRAIS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES

Les frais suivants, liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences, ont été remboursés en 2013 :

Paul G. Smith,
président du conseil d'administration – 13 453 $

Marc Laliberté,
président et chef de la direction – 38 574 $

Membres de l'équipe de gestion – 116 687 $

Membres du conseil d'administration – 43 287 $

DIVULGATION 2013 DES ÉCHELLES DE RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS [1]

Rémunération monétaire [2]	Président et Chef de la direction	Dirigeants
Échelle du salaire de base	255 200 $ - 300 200 $	180 783 $ - 299 622 $
Échelle du programme de rémunération à risque	19,5 % - 26 %	30 % - 40 %
ÉCHELLE DE LA RÉMUNÉRATION TOTALE PAR ANNÉE	**304 965 $ - 378 250 $**	**235 020 $ - 419 470 $**

Programme d'avantages reliés à l'emploi		
Allocation de véhicule	**38 700 $**	**26 000 $**
Adhésion à des clubs sociaux et sportifs		
Plan de remboursement des frais médicaux		
Bilan de santé annuel		
Services de planification financière		

(1) Les hauts dirigeants sont: Président et Chef de la direction, Chef Expérience-client et exploitation, Chef Planification commerciale, Chef des services corporatifs et juridiques et Secrétaire corporatif, Chef des services financiers et administration, Chef des technologies de l'information, Chef ressources humaines et Chef marketing et ventes.

(2) La rémunération monétaire ne représente pas le salaire et les primes payées aux hauts dirigeants mais bien les échelles salariales pour leur fonction respective.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2013, comparativement au trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2012. Il doit être lu parallèlement aux états financiers vérifiés et notes afférentes.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

Le présent tableau montre les résultats financiers de la Société illustrant d'abord les activités qui ont été financées au cours de l'exercice, et ensuite les autres éléments hors financement et ajustements comptables requis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

La Société a reçu du financement d'opération du gouvenement du Canada afin d'acquitter ses activités financées. Les activités financées comprennent les recettes et dépenses qui génèrent ou requièrent des liquidités (ils excluent les ajustements comptables requis selon les IFRS mais qui ne génèrent aucune liquidité).

	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2013**	2012	Var $	Var %	**2013**	2012	Var $	Var %
Produits voyageurs*	**62,0**	61,2	0,8	1,3 %	**249,6**	257,4	(7,8)	(3,0 %)
Produits totaux*	**68,0**	66,6	1,4	2,1 %	**270,4**	276,9	(6,5)	(2,3 %)
Charges d'exploitation*	**113,4**	111,7	1,7	1,5 %	**482,4**	478,2	4,2	0,9 %
Contributions de l'employeur aux avantages du personnel*	**24,1**	17,4	6,7	38,5 %	**95,6**	77,8	17,8	22,9 %
Charges d'exploitation totales*	**137,5**	129,1	8,4	6,5 %	**578,0**	556,0	22,0	4,0 %
Perte d'exploitation	**(69,5)**	**(62,5)**	**7,0**	**11,2 %**	**(307,6)**	**(279,1)**	**28,5**	**10,2 %**
Financement d'exploitation du gouvernement du Canada	**69,5**	62,5	7,0	11,2 %	**307,6**	279,1	28,5	10,2 %
Éléments hors caisse et autres ajustements comptables								
Avantages du personnel financés dans les années futures	**9,5**	2,0	7,5	375,0 %	**41,1**	27,2	13,9	51,1 %
Amortissement, dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(29,9)**	(38,6)	8,7	22,5 %	**(83,4)**	(82,7)	(0,7)	(0,8 %)
Amortissement du financement en capital reporté	**29,7**	38,3	(8,6)	(22,5 %)	**82,4**	82,0	0,4	0,5 %
Autres	**(2,9)**	(3,6)	0,7	19,4 %	**1,7**	(0,1)	1,8	n/a
Résultat net de l'exercice	**6,4**	**(1,9)**	**8,3**	**n/a**	**41,8**	**26,4**	**15,4**	**58,3 %**
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies	**36,7**	(5,2)	41,9	n/a	**303,6**	(101,2)	404,8	n/a
Résultat global total pour la période	**43,1**	**(7,1)**	**50,2**	**n/a**	**345,4**	**(74,8)**	**420,2**	**n/a**

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

Points saillants du trimestre :

Comparativement au trimestre terminé le 31 décembre 2012 :

- Les produits ont progressé de 2,1 pour cent et totalisent 68,0 millions de dollars pour le trimestre;
- Les charges d'exploitation financées ont augmenté de 6,5 pour cent et se chiffrent à 137,5 millions de dollars pour le trimestre;
- La perte d'exploitation financée par le gouvernement du Canada a progressé de 11,2 pour cent pour s'établir à 69,5 millions de dollars pour le trimestre. La hausse est principalement attribuable aux contributions de l'employeur aux régimes de retraite;
- Le résultat net s'élève à 6,4 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à une perte de 1,9 millions générée en 2012;
- Les gains actuariels pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 36,7 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux pertes de 5,2 millions de dollars enregistrées au cours du trimestre correspondant l'année dernière;
- Le résultat global totalise 43,1 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à une perte globale de 7,1 millions de dollars générée au cours du quatrième trimestre de 2012.

Fait saillants de l'exercice terminé le 31 décembre 2013 :

Comparativement aux résultats de l'exercice précédent :

- Les produits ont reculé de 2,3 pour cent et totalisent 270,4 millions de dollars pour l'exercice;
- Les charges d'exploitation financées ont augmenté de 4,0 pour cent et se chiffrent à 578,0 millions de dollars pour l'exercice;
- La perte d'exploitation financée par le gouvernement du Canada a progressé de 10,2 pour cent et s'élève à 307,6 millions de dollars pour l'exercice. L'augmentation résulte principalement des contributions de l'employeur aux régimes de retraite;
- Le résultat net s'élève à 41,8 millions de dollars pour l'exercice, comparativement aux 26,4 millions de dollars générés en 2012;
- Les gains actuariels pour les régimes à prestations définies se chiffrent à 303,6 millions de dollars pour l'exercice, comparativement aux pertes de 101,2 millions pour l'exercice précédent;
- Le résultat global totalise 345,4 millions de dollars pour l'exercice, comparativement à une perte globale de 74,8 millions de dollars générée en 2012.

2. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Cette section du document fournit des commentaires sur les activités de la Société qui ont été financées au cours du trimestre et de l'exercice terminés le 31 décembre 2013 (avant éléments hors-caisse et autres ajustements comptables).

a) Produits voyageurs

	PRODUITS VOYAGEURS*							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	**2013**	2012	Var $	Var %	**2013**	2012	Var $	Var %
Corridor Est	**41,4**	40,4	1,0	2,5 %	**154,2**	153,5	0,7	0,5 %
Sud Ouest Ontario (SOO)	**10,2**	9,7	0,5	5,2 %	**37,2**	40,8	(3,6)	(8,8 %)
Océan	**1,9**	2,3	(0,4)	(17,4 %)	**8,6**	13,3	(4,7)	(35,3 %)
Canadien	**5,8**	6,3	(0,5)	(7,9 %)	**38,9**	40,7	(1,8)	(4,4 %)
Liaisons essentielles	**1,0**	1,5	(0,5)	(33,3 %)	**5,7**	5,9	(0,2)	(3,4 %)
Autres	**1,7**	1,0	0,7	70,0 %	**5,0**	3,2	1,8	56,3 %
TOTAL	**62,0**	**61,2**	**0,8**	**1,3%**	**249,6**	**257,4**	**(7,8)**	**(3,0%)**

* Les montants de revenus ont été ajustés pour refléter les activités financées.

	VOYAGEURS-MILES							
	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
EN MILLIONS	**2013**	2012	Var #	Var %	**2013**	2012	Var #	Var %
Corridor Est	**139,5**	143,1	(3,6)	(2,5 %)	**535,1**	498,1	37,0	7,4 %
Sud Ouest Ontario (SOO)	**31,5**	29,4	2,1	7,1 %	**114,3**	115,2	(0,9)	(0,8 %)
Océan	**8,7**	10,4	(1,7)	(16,3 %)	**39,6**	59,8	(20,2)	(33,8 %)
Canadien	**19,5**	23,3	(3,8)	(16,3 %)	**118,1**	134,5	(16,4)	(12,2 %)
Liaisons essentielles	**4,3**	6,3	(2,0)	(31,7 %)	**25,2**	26,2	(1,0)	(3,8 %)
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	**203,5**	**212,5**	**(9,0)**	**(4,2%)**	**832,3**	**833,8**	**(1,5)**	**(0,2%)**

Les produits voyageurs totalisent 62,0 millions de dollars pour le trimestre, et ont augmenté de 1,3 pour cent comparativement au trimestre correspondant l'année dernière. Il s'agit du premier trimestre au cours duquel les revenus ont progressé par rapport à l'exercice précédent. L'augmentation résulte des revenus supérieurs dans le corridor (corridor Est et le sud ouest de l'Ontario), compensé en partie par des revenus inférieurs sur l'*Océan* et le *Canadien* (impact des ajustements de fréquences effectuées à la fin d'octobre 2012), ainsi que par des revenus inférieurs sur les liaisons essentielles.

Les produits voyageurs totalisent 249,6 millions pour l'exercice, une diminution de 7,8 millions (3,0 pour cent) comparativement à l'exercice précédent. La diminution est principalement attribuable aux ajustements de fréquences effectuées en 2012 sur certaines routes du sud ouest de l'Ontario, ainsi que sur l'*Océan* et le *Canadien* en basse saison. Les revenus ont progressé dans le Corridor Est où des fréquences additionnelles ont été ajoutées en décembre 2012 entre Ottawa et Toronto et entre Montréal et Québec.

Pour le trimestre :

- Les produits du Corridor-Est sont en progression de 2,5 pour cent comparativement à l'année dernière, ce qui s'explique surtout par de meilleurs rendements (augmentation de 5,1 pour cent), contrebalancée en partie par une baisse de l'achalandage (2,5 pour cent de moins de voyageurs-miles);
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont augmenté de 5,2 pour cent, en raison de l'achalandage supérieur (7,1 pour cent plus de voyageurs-miles), compensé en partie par une baisse des rendements (réduction de 1,9 pour cent);
- Les produits de l'*Océan* ont reculé de 17,4 pour cent en raison de la baisse de l'achalandage (16,3 pour cent moins de voyageurs-miles) résultant directement des ajustements de fréquences (de six à trois fréquences hebdomadaires) effectuées à la fin d'octobre 2012. Les rendements sont légèrement inférieurs à l'année dernière (baisse de 1,2 pour cent);
- Les produits du *Canadien* ont affiché un recul de 7,9 pour cent comparativement à l'année précédente. Cette performance s'explique également par les ajustements de fréquences effectuées à la fin d'octobre 2012 (16,3 pour cent moins de voyageurs-miles), contrebalancé en partie par des rendements supérieurs (10,0 pour cent);
- Les liaisons essentielles ont généré des produits moins élevés (33,3 pour cent), la baisse résultant de l'achalandage (31,7 pour cent moins de voyageurs-miles), ce qui est attribuable à l'interruption du service entre Montréal et Gaspé à cause du piètre état des voies. Le service n'a pas encore repris.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre :

- Les produits du Corridor-Est ont progressé de 0,5 pour cent, ce qui s'explique par une augmentation de l'achalandage (7,4 pour cent plus de voyageurs-miles), contrebalancée en partie par des rendements inférieurs (6,5 pour cent);
- Les produits du sud ouest de l'Ontario ont diminué de 8,8 pour cent, en raison de rendements inférieurs (8.1 pour cent) et d'une légère baisse de l'achalandage (0,8 pour cent moins de voyageurs-miles). Cette performance est positive en ce qui concerne l'achalandage compte tenu du fait que certaines fréquences ont été réduites en 2012, il y a donc eu amélioration de l'achalandage et du coefficient de remplissage sur les fréquences restantes;
- Les produits de l'*Océan* ont chuté de 35,3 pour cent en raison de la baisse du volume (33,8 pour cent moins de voyageurs-miles) associée à l'impact des ajustements de fréquences, combiné à des rendements légèrement en baisse (2,4 pour cent);
- Les produits du *Canadien* ont diminué de 4,4 pour cent par rapport à l'année dernière, la réduction principalement attribuable à la baisse de l'achalandage (12,2 pour cent moins de voyageurs-miles), contrebalancé en partie par une amélioration des rendements (8,8 pour cent). Cette situation résulte de l'impact des ajustements de fréquences effectuées à la fin d'octobre 2012, alors que les fréquences sont passées de 3 à 2 fréquences hebdomadaires en basse saison (de novembre à avril);
- Les liaisons essentielles ont généré des produits inférieurs (3,4 pour cent), la baisse associée à l'achalandage (3,8 pour cent moins de voyageurs-miles), résultat direct de l'interruption, en septembre 2013, du service entre Montréal et Gaspé étant donné la piètre condition de la voie.

b) Charges d'exploitation

EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS	Trimestres terminés le 31 décembre				Exercices terminés le 31 décembre			
	2013	2012	Var $	Var %	**2013**	2012	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux*	**46,7**	47,7	(1,0)	(2,1 %)	**211,8**	217,9	(6,1)	(2,8 %)
Exploitation des trains et carburant	**31,1**	29,9	1,2	4,0 %	**122,9**	123,9	(1,0)	(0,8 %)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(0,2)**	(0,3)	0,1	(33,3 %)	**(0,7)**	(1,6)	0,9	56,3 %
Charge (recouvrement) d'impôt	**0,4**	0,0	0,4	n/a	**0,4**	0,0	0,4	n/a
Autres*	**35,4**	34,4	1,0	2,9 %	**148,0**	138,0	10,0	7,2 %
Charges d'exploitation totales (avant contributions de l'employeur pour les avantages du personnel)	**113,4**	**111,7**	**1,7**	**1,5 %**	**482,4**	**478,2**	**4,2**	**0,9 %**
Contributions de l'employeur pour les avantages du personnel*	**24,1**	17,4	6,7	38,5 %	**95,6**	77,8	17,8	22,9 %
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION FINANCÉES	**137,5**	**129,1**	**8,4**	**6,5 %**	**578,0**	**556,0**	**22,0**	**4,0 %**

* Les résultats financiers ont été ajustés de façon à refléter les activités financées.

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 1,5 pour cent pour totaliser 113,4 millions de dollars pour le trimestre. Cette situation est surtout attribuable à l'augmentation des frais coûts d'exploitation des trains et du carburant (hausses de coûts contractuelles pour l'utilisation des voies appartenant à des tiers) ainsi qu'à la hausse des frais de support des nouveaux systèmes informatiques (inclus dans les autres charges d'exploitation), contrebalancé en partie par la baisse des coûts de rémunération (réduction du nombre d'employés à la suite des ajustements de fréquences et autres initiatives de productivité);
- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont augmenté de 38,5 pour cent et totalisent 24,1 millions pour le trimestre, la hausse associée aux contributions additionnelles effectuées aux régimes de retraite des employés afin d'en réduire les déficits.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre :

- Les charges d'exploitation avant les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel se chiffrent à 482,4 millions de dollars pour l'exercice, une augmentation de 0,9 pour cent comparativement à 2012. L'augmentation est expliquée en partie par le fait que les dépenses de 2012 incluaient un crédit de 10,5 millions de dollars (résultant de l'encaissement de lettres de crédit d'un fournisseur qui n'avait pas respecté ses engagements contractuels), il n'y a pas de crédit comparable cette année. Les coûts de rémunération, de carburant et d'exploitation des trains ont diminué, cette baisse est directement attribuable aux ajustements de fréquences, jumelé aux initiatives de productivité qui ont eu un impact sur le nombre d'employés et les coûts de rémunération;
- Les contributions de l'employeur pour les avantages du personnel ont crû de 17,8 millions de dollars (22,9 pour cent), l'augmentation est également attribuable aux contributions faites aux régimes de retraite des employés afin d'en réduire les déficits.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 250,8 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 12,2 millions de dollars par rapport au solde au 31 décembre 2012. Les investissements en immobilisations pour le trimestre totalisent 31,2 millions de dollars et 96,2 millions de dollars pour l'exercice.

- Des investissements de 7,7 millions de dollars ont été réalisés dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 5,5 millions de dollars dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 1,8 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1. Les investissements réalisés depuis le début de l'exercice se chiffrent à 23,8 millions de dollars dont 18,0 millions investis dans le programme de modernisation des voitures LRC, et 3,4 millions de dollars dans le projet de modernisation des voitures AES1;
- Un total de 6,3 millions de dollars a été investi au cours du trimestre dans des projets majeurs d'infrastructure. Une portion des investissements (3,2 millions) ont été effectués pour améliorer l'infrastructure de la subdivision GEXR – Guelph, et 2,9 millions de dollars ont été investis dans la subdivision Kingston du CN de la liaison Montréal – Toronto. On travaille actuellement à l'ajout de sections d'une troisième voie afin de réduire la congestion au minimum. Les investissements totaux effectués dans les projets majeurs d'infrastructures s'élèvent à 21,4 millions pour l'exercice, dont 10,8 millions de dollars investis dans la subdivision Kinsgton, et 9,7 millions de dollars dans la subdivision GEXR – Guelph;
- Une somme totale de 5,5 millions de dollars a été investie dans des projets de technologie de l'information (notamment pour l'automatisation des gares, le système de réservation et le projet de télémétrie). Les investissements réalisés dans les projets de technologie de l'information se chiffrent à 22,6 millions cette année.
- Et 11,9 millions de dollars ont été investis dans d'autres projets d'infrastructure cette année, et 8,1 millions de dollars ont été investis dans des gares (incluant 2,6 millions de dollars à la Gare Union).

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 21,8 millions de dollars au 31 décembre 2013, en hausse de 4,4 millions de dollars comparativement au 30 septembre 2013 et en hausse de 5,9 millions de dollars par rapport au 31 décembre 2012.

L'augmentation de la position de trésorerie connue pendant la période est attribuable aux liquidités générées par les opérations de la Corporation, contrebalancée en partie par les liquidités utlisées pour les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles.

5. ANALYSE DES RISQUES (comparativement à décembre 2012)

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
SÛRETÉ ET SÉCURITÉ		
L'industrie du rail voyageurs opère dans un environnement réglementaire strict, mais est exposée aux accidents et au terrorisme.		VIA a entamé une vérification interne de ses processus opérationnels par rapport aux standards de sûreté de l'industrie. Même si la Société se conforme déjà aux standards de l'industrie et du gouvernement, et dans certains cas, excède ces spécifications, VIA est fermement déterminée à les surpasser au cours des prochaines années.
PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
Des retards importants dans les projets d'infrastructure et/ou de matériel roulant ou encore, une augmentation du coût des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA.		Il ne reste que trois projets à compléter qui représentent maintenant moins de 10 pour cent de l'enveloppe originale (903 millions de dollars).
PRODUITS VOYAGEURS		
La forte compétition et l'environnement économique difficile constituent un défi pour la croissance des revenus.		Les initiatives mises en place par VIA afin d'atténuer l'incidence du déclin des produits voyageurs ont généré des hausses d'achalandage, mais l'optimisation des rendements demeure un défi compte tenu de la forte compétition et de l'environnement économique difficile. VIA a finalisé sa stratégie commerciale pour 2014 et l'objectif sera de maximiser les rendements sur les marchés et trains populaires, et en ajustant la capacité par marché afin de mieux s'ajuster à la demande.

EN HAUSSE STABLE EN BAISSE

RISQUE	TENDANCE	SITUATION ACTUELLE
FINANCEMENT D'EXPLOITATION		
VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation.		La société poursuit le développement et l'implantation d'une série d'initiatives visant à réduire son déficit, en augmentant les produits et réduisant les charges d'exploitation. En outre, VIA continue à travailler avec Transports Canada afin de résoudre le problème lié au déficit d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement durables. VIA a reçu de nouvelles enveloppes de financement pour l'exercice fiscal 2014-2015.
FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS		
VIA devra continuer d'investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information, quand l'actuel programme d'investissements sera terminé.		La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement nécessaire à l'exécution de son mandat. VIA a reçu de nouvelles enveloppes de capital pour l'exercice fiscal 2014-2015.
FFLUCTUATIONS DU COÛT DU CARBURANT		
Le carburant constitue un élément de coût important dans l'exploitation du rail voyageurs, et ce coût pourrait varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant.		La consommation de carburant a diminué par rapport aux années précédentes grâce à l'introduction des locomotives remises à neuf et d'autres initiatives visant à réduire la consommation de carburant. La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude quant au coût futur et peut retarder l'impact des fluctuations de prix de carburant. Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre le risque de change.

EN HAUSSE

STABLE

EN BAISSE

6. APERÇU

Les résultats du quatrième trimestre de 2013 ont été positifs en terme d'achalandage et de produits voyageurs et la Société travaille déjà à l'atteinte de sa stratégie commerciale pour 2014 qui consiste à maximiser les rendements dans les marchés forts et ajuster la capacité dans les différents marchés afin de mieux s'ajuster à la demande.

L'introduction, en 2013, de nouvelles technologies a permis la réduction de consommation de carburant par les locomotives et à moderniser nos gares. La Société poursuit ses efforts afin d'identifier et mettre en place des initiatives de réduction de coûts additionnelles et autres projets d'automatisation qui amélioreront l'efficience tout en maintenant notre niveau de service ainsi que la satisfaction de notre clientèle.

ÉTATS FINANCIERS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2013

La direction de la Société est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers présentés dans le rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les normes internationales d'information financière (IFRS) et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états financiers donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, de sa performance financière et de ses flux de trésorerie.

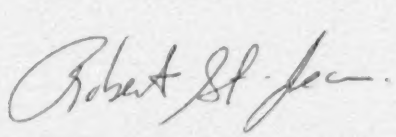
Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société maintient des systèmes de contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, PricewaterhouseCoopers s.r.l., s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, le vérificateur général du Canada, a audité les états financiers de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2013. Son rapport indique l'étendue de son audit ainsi que son opinion sur les états financiers.

Le Comité de la vérification, des risques et des finances du conseil d'administration, se composant d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs audits et pour évaluer les comptes rendus de leurs audits. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification, des risques et des finances.

Le président
et chef de la direction par intérim,

Steve Del Bosco

Le chef,
Services financiers et administration,



Robert St-Jean, CPA, CA

Montréal, Canada
Le 13 mars 2014

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de VIA Rail Canada Inc., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2013, et l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global, l'état des variations de l'avoir de l'actionnaire et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

.../2

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 2013, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de VIA Rail Canada Inc. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ses règlements, aux statuts et aux règlements administratifs de VIA Rail Canada Inc. ainsi qu'à l' instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* telle que décrite à la note 1 afférente aux états financiers.

Pour le vérificateur général du Canada,

Maurice Laplante, CPA auditeur, CA
vérificateur général adjoint

Le 13 mars 2014
Montréal, Canada

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	31 décembre 2013	31 décembre 2012
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**21 757 $**	15 857 $
Comptes clients	**5 696**	6 823
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	**3 808**	5 951
À recevoir du gouvernement du Canada	**-**	10 408
Instruments financiers dérivés (NOTE 21)	**1 733**	771
Stocks (NOTE 8)	**24 924**	22 646
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	**12 164**	13 248
	70 082	75 704
ACTIFS NON COURANTS		
Immobilisations corporelles (NOTE 9)	**854 630**	840 287
Immobilisations incorporelles (NOTE 10)	**396 165**	398 338
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	**610**	2 485
	1 251 405	1 241 110
Total des actifs	**1 321 487 $**	1 316 814 $
PASSIFS COURANTS		
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 12)	**90 223 $**	102 983 $
Provisions (NOTE 13)	**13 219**	12 551
Financement du gouvernement du Canada reporté	**5 595**	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 21)	**-**	1 157
Produits reportés (NOTE 17)	**30 770**	27 361
	139 807	144 052
PASSIFS NON COURANTS		
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 14)	**43 699**	388 345
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	**-**	281
	43 699	388 626
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 16)	**1 237 399**	1 229 001
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (NOTE 18)	**9 300**	9 300
Résultats non distribués	**(108 718)**	(454 165)
	(99 418)	(444 865)
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 321 487 $**	1 316 814 $

Engagements et éventualités (notes 19 et 24 respectivement)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé au nom du conseil,

Eric L. Stefanson, FCA
Administrateur et président du Comité de la vérification, des risques et des finances

Paul G. Smith
Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2013	2012
PRODUITS		
Voyageurs	**249 064 $**	257 027 $
Autres	**21 312**	20 564
	270 376	277 591
CHARGES		
Rémunération et avantages du personnel	**266 890**	267 806
Exploitation des trains et carburant	**122 894**	123 850
Gares et autres biens	**35 047**	33 990
Marketing et ventes	**29 749**	29 154
Matériel de maintenance	**26 991**	29 320
Coûts des fournitures à bord des trains	**15 491**	15 455
Taxes d'exploitation	**9 342**	9 628
Frais professionnels	**9 227**	9 641
Télécommunications	**11 712**	10 149
Amortissements (NOTES 9 ET 10)	**72 522**	58 929
Dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**10 877**	13 280
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(2 119)**	1 438
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(679)**	(1 562)
Autres	**10 170**	11 267
	618 114	612 345
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	**347 738**	334 754
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada (NOTE 7)	**307 617**	279 133
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 16)	**82 424**	82 017
Résultat avant recouvrement (charge) d'impôts	**42 303**	26 396
Recouvrement (charge) d'impôts (NOTE 15)	**(450)**	46
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	**41 853**	26 442
Autres éléments du résultat global		
Montants qui ne seront pas reclassifiés subséquemment au Résultat net		
Gains (pertes) actuariels pour les régimes à prestations définies (NOTE 14)	**303 594**	(101 223)
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	**303 594**	(101 223)
RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	**345 447 $**	(74 781) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2013	2012
CAPITAL-ACTIONS	**9 300 $**	9 300 $
Résultats non distribués		
Solde au début de l'exercice	**(454 165)**	(379 384)
Résultat net de l'exercice	**41 853**	26 442
Autres éléments du résultat global de l'exercice	**303 594**	(101 223)
Solde à la fin de l'exercice	**(108 718)**	(454 165)
Total de l'avoir de l'actionnaire	**(99 418) $**	(444 865) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)	2013	2012
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	**41 853 $**	26 442 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Amortissements (NOTES 9 ET 10)	**72 522**	58 929
Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 9 ET 10)	**5 908**	20 649
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**4 969**	(7 369)
Encaissement de lettres de crédits (NOTE 9)	**-**	10 500
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**(281)**	(285)
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 16)	**(82 424)**	(82 017)
Revenu d'intérêts	**(598)**	(725)
Variation de la juste valeur des instruments financiers (fonds de renouvellement des actifs) (NOTE 11)	**(525)**	(1 052)
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	**(2 119)**	1 438
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 14)	**54 516**	50 561
Contributions de l'employeur au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel (NOTE 14)	**(95 568)**	(77 791)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	**42 484**	(25 829)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	**40 737**	(26 549)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Financement en capital (NOTE 16)	**90 822**	167 218
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**(20 822)**	4 577
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	**(54 154)**	(79 156)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du fonds de renouvellement des actifs	**57 638**	98 378
Variation des comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	**(13 350)**	6 687
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTES 9 ET 10)	**(96 220)**	(170 312)
Intérêts reçus	**598**	725
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**651**	1 036
Entrée (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	**(34 837)**	29 153
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) de l'exercice	**5 900**	2 604
Solde au début de l'exercice	**15 857**	13 253
Solde à la fin de l'exercice	**21 757 $**	15 857 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	**21 757 $**	10 236 $
Placements à court terme	**-**	5 621
	21 757 $	15 857 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à faire du rail voyageur le moyen privilégié pour être branché et transporté. Sa mission est d'offrir une expérience de voyage sécuritaire, attrayante et simple, tout en proposant le meilleur rapport qualité-prix. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

En décembre 2013, une instruction a été émise en vertu des articles 89.8 et 89.9 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* par laquelle la Société doit obtenir l'approbation du Conseil du Trésor pour ses mandats de négociation en vue de la conclusion de conventions collectives qui expirent en 2014 ou ultérieurement et avant de fixer les conditions d'emploi de ses employés non syndiqués qui ne sont pas nommés par le gouverneur en conseil.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur le résultat.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes au Canada. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnières puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes.

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 13 mars 2014.

2. BASE DE PRÉSENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

Les états financiers de la Société ont été préparés selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) émises par le Conseil international des normes comptables (IASB).

B) BASE D'ÉVALUATION

Les états financiers de la Société ont été établis selon le coût historique à l'exception des cas autorisés par d'autres IFRS qui requiert l'évaluation à la juste valeur, tel qu'expliqué dans les conventions comptables ci-dessous.

C) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers et au million près dans les notes aux états financiers.

3. MODIFICATIONS DE CONVENTION COMPTABLE

La Société a adopté l'IFRS 13 – *Évaluation de la juste valeur* de façon prospective pour la première fois cette année. L'IFRS 13 établit un cadre unique de dispositions sur la détermination de la juste valeur et comporte des obligations d'information sur les évaluations de la juste valeur qui étaient inclus spécifiquement dans différents IFRS antérieurement.

L'adoption de l'IFRS 13 n'a nécessité aucun ajustement aux techniques d'évaluation utilisées par la Société pour l'évaluation de la juste valeur et n'a requis aucun ajustement de juste valeur. Cependant la divulgation d'informations supplémentaires est requise.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables importantes suivies par la Société se résument comme suit :

A) FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la conciliation à la note 7). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, à certains avantages du personnel, aux immobilisations incorporelles et aux impôts différés, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles et incorporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles et incorporelles connexes. Lors de la disposition d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les résultats tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles.

Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière, et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles amortissables.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

B) CONSTATATION DES PRODUITS

La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu du programme de fidélisation (VIA Préférence) et les services de transport des voyageurs en fonction de leur juste valeur relative. Les produits sont comptabilisés à titre de produits différés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni ou, dans le cas des points, lorsque ceux-ci sont échangés contre des billets de train. Les produits différés reliés aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés sur la base des revenus en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre un billet de train, relativement au nombre total de points totaux attendus d'être échangé pour des billets de train. Les produits reportés sont également comptabilisés à titre de revenus lorsqu'il est probable que les points attribués en vertu du programme de fidélisation ne seront plus échangés. Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

C) CONVERSION DE DEVISES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global.

Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

D) STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

E) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût d'acquisition ou de fabrication diminuée de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Lorsque des composantes majeures d'une immobilisation corporelle ont des durées de vie utile différentes, celles-ci sont comptabilisées séparément et amorties sur leur durée de vie utile respective.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

i) Matériel roulant :

Les charges d'entretien courant nécessaires au cours de la vie utile du matériel (les activités de maintenance régulières pour le maintien en bonne condition des actifs) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée, qui est ensuite amortie sur leur durée de vie utile estimée.

ii) Installations fixes :

Les charges d'entretien courant et de réparation (inspections techniques, contrats de maintenance, etc.) constituent des charges d'exploitation ;

Les dépenses périodiques relatives aux programmes d'entretien majeur des bâtiments sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée et amorties sur leur durée de vie utile estimée.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur de recouvrement estimée.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à partir de la date où l'immobilisation est prête à être mise en service, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimée sauf pour les améliorations locatives reliées aux locations d'immeuble et de station qui sont amorties sur le moindre de la durée du bail ou la durée de vie utile estimée. Les durées de vie utiles estimées sont les suivantes :

	Années
Matériel roulant	**10 à 50**
Bâtiments de maintenance	**15 à 50**
Gares et installations	**10 à 50**
Infrastructures (propriété de la société)	**10 à 50**
Améliorations locatives	**10 à 40**
Machinerie et équipement	**5 à 15**
Matériel informatique	**3 à 7**
Autres immobilisations corporelles	**15**

Les durées de vie utiles estimées, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de l'exercice. L'effet des changements dans ces estimations est comptabilisé de façon prospective. Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

F) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles acquises séparément sont présentées au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée. Les durées de vies utiles estimées et le mode d'amortissement sont revus à la fin de chaque exercice et l'effet de tous changements est comptabilisé de façon prospective.

Pour les immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de la phase de recherche sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées et les dépenses de la phase de développement sont comptabilisées si, et seulement si, tout ce qui suit peut être démontré :

- la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service ou de sa vente ;
- l'intention d'achever l'immobilisation incorporelle et de la mettre en service ou de la vendre ;
- sa capacité à mettre en service ou à vendre l'immobilisation incorporelle ;
- la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs probables ;
- la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement et mettre en service ou vendre l'immobilisation incorporelle ; et
- sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES (SUITE)

Le montant initialement comptabilisé au titre des immobilisations incorporelles développées à l'interne est égal à la somme des dépenses engagées à partir de la date à laquelle les immobilisations incorporelles ont satisfait pour la première fois aux critères de comptabilisation susmentionnés. Lorsqu'il est impossible de comptabiliser des immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de développement sont constatées aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont engagées.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie utile limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimée comme suit :

	Années
Logiciels	**3 à 5**
Droits d'accès aux infrastructures	**38**
Autres actifs intangibles	**20 à 25**

G) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

La Société vérifie à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice (obsolescence, dégradation physique, changements notables de l'utilisation, rendements inférieurs aux prévisions, déclin des produits générés ou autre indicateur externe) que des immobilisations corporelles ou incorporelles ont pu se déprécier. Si un tel indice existe, la valeur de l'actif est ajustée en conséquence.

H) PROVISIONS

Les provisions incluant les provisions environnementales, pour litiges légaux et de restructuration sont enregistrées lorsque la Société à une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable que la Société devra éteindre cette obligation et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle à la date de clôture, compte tenu des risques et incertitudes propres à l'obligation. Lorsqu'une provision est calculée en fonction des flux de trésorerie estimatifs nécessaires à l'extinction de l'obligation actuelle, sa valeur comptable correspond à la valeur actuelle de ces flux de trésorerie.

Lorsque la totalité ou une partie des avantages économiques nécessaires à l'extinction de la provision devrait être recouvrée auprès d'un tiers, le montant à recevoir est comptabilisé à titre d'actif s'il est pratiquement assuré qu'un remboursement sera reçu et si ce montant à recevoir peut être évalué de façon fiable.

Une provision de restructuration est comptabilisée lorsque la Société a établi un plan formalisé et détaillé de restructuration et lorsqu'elle a créé, chez les personnes concernées, une attente fondée qu'elle mettra en œuvre la restructuration, soit en commençant à exécuter le plan, soit en leur annonçant ses principales caractéristiques. L'évaluation d'une provision de restructuration inclut uniquement les dépenses directement liées à la restructuration, principalement des indemnités de départ, c'est-à-dire les montants nécessairement entraînés par la restructuration et non liés aux activités poursuivies par l'entité. Les coûts de restructuration présentés à l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global se composent principalement de coûts liés au départ d'employés.

La provision environnementale inclut des frais estimatifs de conformité aux réglementations et normes gouvernementales lorsque ces coûts peuvent être estimés raisonnablement. Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société.

I) IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les résultats, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts différés est constaté comme impôts différés estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont déterminés en utilisant les taux en vigueur anticipés pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts différés d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de l'exercice où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts différés sont constatés dans la mesure où leur réalisation est jugée probable.

J) AVANTAGES DU PERSONNEL

i) Avantages postérieurs à l'emploi

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages postérieurs à l'emploi.

Les avantages postérieurs à l'emploi comprennent les régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie accordés aux retraités.

Les obligations de la Société relativement aux régimes de retraite à prestations déterminées sont déterminées par calculs actuariels à l'aide de la méthode des unités de crédit projetés et de l'hypothèse la plus probable formulée par la direction quant au montant des avantages futurs acquis pour services rendus au cours de l'année et des années précédentes. La valeur actuelle des obligations au titre des prestations constituées est calculée à l'aide des taux d'actualisation déterminés par référence au rendement du marché à la fin de la période de référence pour les obligations de grande qualité des sociétés canadiennes ayant des échéances similaires à celle de l'obligation au titre des prestations constituées correspondante.

La Société détermine la dépense nette d'intérêts du passif net au titre des prestations définies pour l'année en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies au début de l'année au passif net au titre des prestations définies.

Le coût des services, le coût d'intérêt net sur le passif net au titre des prestations définies, les gains et les pertes sur les compressions ou les règlements et les modifications du régime sont comptabilisés dans les résultats nets de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

La réévaluation provenant des régimes à prestations définies est composée des changements dans les hypothèses démographiques et financières et le rendement des actifs des régimes, excluant les montants inclus dans les intérêts nets sur le passif net au titre des prestations définies sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global de l'exercice dans lequel ils sont réalisés.

Les obligations de la Société pour ses avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes de retraite, sont déterminées par des calculs actuariels selon la méthode des unités de crédit projetées. Cette méthode intègre les meilleures estimations de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

ii) Avantages du personnel autre que les avantages postérieurs à l'emploi

La Société fournit des avantages du personnel, autres que les avantages postérieurs à l'emploi, comme suit:

- La rémunération et les avantages du personnel à court terme comprennent les salaires annuels, les primes, les congés annuels payés non inclus dans le salaire annuel, les congés de maladie et les frais pour les régimes de soins de santé, de soins dentaires et d'assurance vie. Ces avantages ne sont pas actualisés et sont comptabilisés lorsque les services sont rendus.

- Les avantages à long terme comprennent les indemnisations pour accidents du travail ainsi que les indemnités pour invalidité de longue durée et la continuité de la couverture des avantages du personnel lors d'un congé d'invalidité de longue durée.

  L'obligation actuarielle reliée aux indemnisations pour accidents de travail est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode implique de diviser l'obligation en deux composantes distinctes : les rentes d'indemnité accordées et les indemnités futures. L'obligation actuarielle pour les rentes d'indemnité accordées est la valeur actuarielle actualisée de tous les paiements futurs prévus pour les indemnités déterminées à la date de l'évaluation. L'obligation actuarielle des indemnités futures est la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus pour des indemnités futures. La Société est auto-assurée pour les indemnisations pour accident du travail.

  L'obligation actuarielle des indemnités pour invalidité de longue durée et la continuité de la couverture des avantages du personnel lors d'un congé d'invalidité de longue durée est constatée lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit. Cette méthode inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. Les gains ou pertes actuariels et les autres changements de l'exercice aux obligations de la Société sont enregistrés dans les résultats dans l'année où ils se sont produits.

- Les indemnisations de fin de contrat de travail incluent les prestations payables lorsqu'on met fin au contrat de travail avant la date normale de retraite. Elles sont reconnues comme un passif et une charge au titre des indemnisations de fin de contrat de travail à la première occurrence parmi les suivantes :

  a) lorsque l'entité ne peut plus retirer l'offre pour ces prestations ; et

  b) lorsque l'entité reconnaît les coûts associés à la restructuration (provision) et donne lieu au paiement d'indemnisations de fin de contrat de travail.

- Les autres avantages à long terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont calculées en fonction d'un événement et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des futurs paiements prévus aux employés syndiqués.

K) INSTRUMENTS FINANCIERS

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date de transaction. Subséquemment à la comptabilisation initiale, l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers dépend de leur classement : à la juste valeur par le biais du résultat net, prêts et créances, disponible à la vente ou autres passifs financiers. La Société décomptabilise un actif ou passif financier lorsque les droits contractuels ou l'obligation sur les flux de trésorerie de l'actif ou du passif sont rendu à échéance.

i) Actifs et passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN)

Les instruments financiers sont classés en tant que JVBRN lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers qui sont gérés ensemble et pour lesquels il existe des indications d'un profil récent de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. Les actifs financiers sont classés à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils sont détenus à des fins de transaction ou désignés comme tel dès la comptabilisation initiale.

La Société a classé ses instruments financiers dérivés comme étant à la JVBRN. Les instruments inclus dans les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui comprennent des dérivés incorporés ont été désignés comme étant des JVBRN.

Les actifs et les passifs financiers classés comme à la JVBRN sont évalués à la juste valeur et, les variations de leur juste valeur sont comptabilisées dans les résultats nets au poste « Autres produits », à l'exception des instruments financiers dérivés pour lesquels les changements de juste valeur sont comptabilisés sous le poste « Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés ». Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normal sont comptabilisés à la date de règlement.

ii) Prêts et créances (PC)

La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients et autres créances assortis de paiements fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Ces actifs sont initialement évalués à leur juste valeur puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dépréciations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie attendus. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créances douteuses.

iii) Disponible à la vente (DV)

Les actifs financiers disponibles à la vente sont des instruments financiers non dérivés qui sont désignés comme étant disponibles à la vente ou qui ne sont classés dans aucune autre catégorie. Ils sont présentés dans les actifs non courants à moins que la direction ait l'intention de se départir des investissements dans les 12 mois suivant la fin de l'exercice. Les investissements à court terme et les investissements inclus dans le fonds de renouvellement des actifs, qui ne sont pas désignés comme à la JVBRN, sont classés comme étant disponibles à la vente. Après leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur. Les variations de la juste valeur à l'état de la situation financière sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

iv) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés à la juste valeur par le biais des résultats nets. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction puis, subséquemment, au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, les comptes fournisseurs et charges à payer sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

v) Dépréciation des actifs financiers

Les actifs financiers, autres que les JVBRN, font l'objet d'un test de dépréciation à la fin de chaque exercice financier. Les actifs financiers sont dépréciés s'il existe une indication objective de l'incidence qu'un ou plusieurs événements survenus après la comptabilisation initiale de ces actifs financiers ont eu un effet sur les flux de trésorerie futurs attendus de ces actifs.

Les pertes de valeur sont enregistrées dans les résultats nets et représentent la différence entre la valeur comptable et la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs futurs.

Lorsque des événements ultérieurs comme des changements d'estimations utilisées pour le calcul de la valeur recouvrable, causent une diminution de la perte de valeur, la diminution de perte de valeur est renversée dans les résultats nets.

Cependant, toutes les reprises de valeur subséquentes d'un investissement disponible à la vente sont enregistrées dans les autres éléments du résultat global.

L) OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services reçus. Lorsque la juste valeur des biens ou services reçus ne peut être mesurée de façon fiable, les opérations sont comptabilisées à la juste valeur estimée des biens ou services rendus. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant l'exercice où les tiers ont fourni les biens ou services.

5. SOURCES PRINCIPALES D'INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS IMPORTANTS

La préparation des états financiers exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actif et passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments de passif éventuels à la date des états financiers.

Ces estimations et hypothèses se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes liées à des événements futurs qui sont considérées comme raisonnables étant donné les circonstances.

Elles sont régulièrement révisées. Les changements dans les estimations comptables sont comptabilisés dans la période où ceux-ci ont eu lieu ainsi que dans les exercices futurs affectés. Cependant, des incertitudes reliées aux jugements, hypothèses et estimations pourraient nécessiter des ajustements significatifs à la valeur comptable dans les exercices futurs pour les actifs et passifs correspondants.

A) DURÉE DE VIE UTILE DES ACTIFS AMORTISSABLES

La direction révise de façon annuelle la durée de vie utile de ses actifs amortissables. Au 31 décembre 2013, la direction a évalué que les durées de vie utiles établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société. La direction de la Société a également fait preuve de jugement dans la détermination des composantes pour les immobilisations corporelles et incorporelles.

B) PROGRAMME *VIA PRÉFÉRENCE*

Le programme VIA Préférence permet aux membres d'accumuler des « points de récompense » lors de leurs déplacements en train, qui leur permettent d'obtenir des voyages gratuits à bord nos trains. Afin d'évaluer la juste valeur des points de récompense, la Société tient compte de la probabilité que ces points soient convertis en billets. Les probabilités estimatives sont fondées sur des données historiques relatives à l'échange de points et elles pourraient ne pas refléter le taux d'échange réel futur. Par conséquent, le montant réparti entre les services de transport et les points de récompense aurait pu être sensiblement différent si d'autres probabilités estimatives avaient été utilisées.

C) PASSIF AU TITRE DE PRESTATIONS DÉFINIES

L'évaluation des obligations en matière de retraite est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées relativement aux régimes de retraite à prestations définies. L'évaluation des provisions en matière de retraite à l'état de la situation financière est fondée sur un certain nombre d'hypothèses.

Ces hypothèses incluent entre autres des hypothèses relatives aux salaires à long terme et à l'espérance de vie moyenne. Les hypothèses portant sur les salaires supposent une croissance à long terme du revenu, tandis que les hypothèses portant sur l'espérance de vie moyenne sont fondées sur des tables de mortalité reconnues.

Le taux d'intérêt servant à l'actualisation des obligations futures liées aux paiements correspond au taux du marché pour des obligations de sociétés de première catégorie d'échéances semblables.

D) IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La direction s'appuie sur le jugement et des estimations pour déterminer les taux et les montants appropriés d'impôts sur les résultats différés comptabilisés, tenant compte du moment et de la probabilité de leur réalisation. Les impôts réels pourraient être très différents de ces estimations en raison de divers facteurs, notamment des événements qui ne se sont pas encore produits, une évolution des lois de l'impôt ou de l'issue des contrôles fiscaux et appels connexes. La société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôt différé de ses différences temporelles déductibles ni de ses pertes fiscales non utilisées puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéfice imposable soit disponible pour ces éléments. L'élimination de ces incertitudes et les impôts définitifs connexes peuvent donner lieu à des ajustements des actifs et passifs d'impôts exigibles et différés de la Société.

E) BILLETS DU VÉHICULE D'ACTIFS CADRE (VAC)

En l'absence d'un marché secondaire efficace pour les billets VAC, la direction a développé un modèle d'évaluation basé sur les flux monétaires actualisés pour estimer leur juste valeur. Le modèle incorpore des estimations de taux d'intérêt, de taux de rendement et d'échéance effective, dérivés de paramètres de marchés observables. Les jugements de la direction tiennent compte de l'information telle que l'exposition au risque de crédit des actifs sous-jacents, les taux d'intérêt en vigueur et les montants à recevoir. Il y a plusieurs incertitudes concernant les montants estimés et le calendrier des flux de trésoreries associés aux billets VAC.

6. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

L'IFRS 9 – *Instruments financiers* – est une nouvelle norme sur les instruments financiers visant à remplacer entièrement l'IAS 39. La nouvelle norme vise à établir les principes de comptabilisation et d'évaluation pour les instruments financiers ainsi que certains contrats d'achat ou de vente d'un élément non financier.

La norme est applicable de façon rétroactive et l'adoption anticipée est permise. La date d'adoption n'a pas encore été déterminée. La Société n'a pas l'intention d'adopter de façon anticipée l'IFRS 9. Les impacts de cette adoption n'ont pas encore été déterminés.

L'IAS 36 – *Dépréciation d'actifs* – a été modifiée en mai 2013 afin de prescrire la présentation d'informations supplémentaires sur l'évaluation de la valeur recouvrable des actifs dépréciés, particulièrement si cette valeur est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Cette modification s'applique rétrospectivement aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. La Société évalue actuellement l'incidence de cette modification.

L'IAS 19 – *Avantages du personnel (2011)* – En novembre 2013, l'IASB a publié une modification à IAS 19 avantages du personnel, intitulé « Régimes à prestations définies: Cotisations des membres du personnel (modifications d'IAS 19) ». Cette modification s'applique aux cotisations provenant des membres du personnel ou de tiers aux régimes à prestations définis. L'objectif de cette modification est de simplifier la comptabilisation des cotisations qui sont indépendantes du nombre d'année de service, par exemple, les cotisations des membres du personnel qui sont calculés selon un pourcentage fixe du salaire. La date d'application est le 1 juillet 2014, l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de cette modification.

7. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société reçoit son financement du gouvernement du Canada basé principalement sur ses besoins en trésorerie. Les éléments constatés à l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la Société présente un résultat net d'exploitation différent pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les résultats	**347,7**	334,8
Postes nécessitant des (générant des) fonds d'exploitation :		
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,5**	-
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :		
Amortissements	**(72,5)**	(58,9)
Dépréciation et (pertes) gains sur cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(10,9)**	(23,8)
Excédent des contributions aux avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel sur la charge	**41,1**	27,2
Gains nets (pertes nettes) non réalisés sur les instruments financiers dérivés	**2,1**	(1,4)
Ajustement pour les courus de rémunération	**(0,6)**	0,7
Augmentation de la juste valeur des investissements	**0,5**	1,1
Autres	**(0,3)**	(0,6)
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**307,6**	279,1

8. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour l'exercice totalise 25,4 millions de dollars (31 décembre 2012 : 25,8 millions de dollars). La Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2013 et 2012.

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2013	Additions	Dispositions	Dépréciation	Transferts	31 décembre 2013
Coût:						
Terrains	12,3	-	(0,2)	-	-	**12,1**
Matériel roulant	849,1	-	(6,7)	(5,6)	34,9	**871,7**
Bâtiments de maintenance	137,8	-	(1,8)	-	2,0	**138,0**
Gares et installations	102,8	-	(1,4)	-	4,5	**105,9**
Infrastructures (propriété de la Société)	176,8	-	(1,1)	-	5,5	**181,2**
Améliorations locatives	77,3	-	(9,1)	-	9,8	**78,0**
Machinerie et équipement	33,9	-	(3,4)	-	0,6	**31,1**
Matériel informatique	19,1	-	(3,2)	(0,1)	14,0	**29,8**
Autres immobilisations corporelles	20,9	-	(14,3)	-	1,6	**8,2**
Projets en cours de réalisation	80,8	77,0	-	-	(72,9)	**84,9**
Coût total	1 510,8	77,0	(41,2)	(5,7)	-	**1 540,9**
Amortissement cumulé:						
Matériel roulant	394,6	29,8	(6,8)	-	-	**417,6**
Bâtiments de maintenance	86,9	3,3	(1,1)	-	-	**89,1**
Gares et installations	30,9	3,9	(1,3)	-	-	**33,5**
Infrastructures (propriété de la société)	54,2	5,5	(0,7)	-	-	**59,0**
Améliorations locatives	47,7	2,7	(5,2)	-	-	**45,2**
Machinerie et équipement	25,4	1,2	(3,3)	-	-	**23,3**
Matériel informatique	12,3	4,8	(3,2)	-	-	**13,9**
Autres immobilisations corporelles	18,5	0,3	(14,1)	-	-	**4,7**
Total de l'amortissement cumulé	670,5	51,5	(35,7)	-	-	**686,3**
Valeur nette totale	840,3	25,5	(5,5)	(5,7)	-	**854,6**

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (SUITE)

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2012	Additions	Dispositions	Dépréciation	Transferts	31 décembre 2012
Coût:						
Terrains	9,6	-	-	-	2,7	12,3
Matériel roulant	823,4	-	(23,2)	(18,3)	67,2	849,1
Bâtiments de maintenance	138,4	-	(0,6)	-	-	137,8
Gares et installations	64,2	-	(1,8)	-	40,4	102,8
Infrastructures (propriété de la Société)	164,6	-	(0,5)	(1,6)	14,3	176,8
Améliorations locatives	73,6	-	(4,3)	-	8,0	77,3
Machinerie et équipement	36,2	-	(2,9)	-	0,6	33,9
Matériel informatique	12,7	-	(0,9)	-	7,3	19,1
Autres immobilisations corporelles	22,5	-	(1,6)	-	-	20,9
Projets en cours de réalisation	126,3	95,0	-	-	(140,5)	80,8
Coût total	1 471,5	95,0	(35,8)	(19,9)	-	1 510,8
Amortissement cumulé:						
Matériel roulant	386,5	28,3	(20,2)	-	-	394,6
Bâtiments de maintenance	83,6	3,6	(0,3)	-	-	86,9
Gares et installations	29,5	3,1	(1,7)	-	-	30,9
Infrastructures (propriété de la société)	51,4	4,9	(2,1)	-	-	54,2
Améliorations locatives	49,2	2,6	(4,1)	-	-	47,7
Machinerie et équipement	27,1	1,3	(3,0)	-	-	25,4
Matériel informatique	9,8	2,5	-	-	-	12,3
Autres immobilisations corporelles	19,6	0,3	(1,4)	-	-	18,5
Total de l'amortissement cumulé	656,7	46,6	(32,8)	-	-	670,5
Immobilisations corporelles mises hors service	0,1	-	(0,1)	-	-	-
Valeur nette totale	814,9	48,4	(3,1)	(19,9)	-	840,3

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares. Les projets en cours de réalisation inclus un inventaire de 16,7 millions de dollars (31 décembre 2012: 19,3 millions de dollars) de matériel utilisé dans la remise à neuf des voitures de train.

En avril 2012, un des fournisseurs de la Société a été mis sous séquestre par la province du Nouveau-Brunswick. Le 1er octobre 2012, la Cour du Banc de la Reine du Nouveau-Brunswick a délivré une ordonnance en faveur de la Société et règle toutes les questions en litige à l'égard de l'achèvement des voitures restantes à Moncton, au Nouveau-Brunswick, ainsi que tous les litiges en cours relatifs aux contrats de rénovation de voitures. La Société a enregistré une dépréciation des actifs de l'ordre de 5,6 millions de dollars (31 décembre 2012: 18,3 millions de dollars) à l'état du résultat net et du résultat global sur la ligne dépréciation et pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles. Ce montant est constitué des dépenses en immobilisations engagées qui ne présentent plus d'avantages futurs pour la Société.

La Société a également encaissé les lettres de crédit qui ont été prises en lien avec ces contrats et a constaté un crédit de 10,5 millions de dollars en 2012. Ce montant a été enregistré contre la dépréciation décrite ci-dessus.

10. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2013	Additions	Dispositions	Dépréciation	Transferts	31 décembre 2013
Coût:						
Logiciels	66,8	-	(3,5)	(0,2)	10,4	**73,5**
Droits d'accès aux infrastructures	409,4	-	-	-	6,0	**415,4**
Autres actifs intangibles	3,8	-	-	-	0,3	**4,1**
Projets en cours de réalisation	21,5	19,2	-	-	(16,7)	**24,0**
Coût total	501,5	19,2	(3,5)	(0,2)	-	**517,0**
Amortissement cumulé:						
Logiciels	52,2	10,1	(2,9)	-	-	**59,4**
Droits d'accès aux infrastructures	49,3	10,9	-	-	-	**60,2**
Autres actifs intangibles	1,6	-	(0,4)	-	-	**1,2**
Total de l'amortissement cumulé	103,1	21,0	(3,3)	-	-	**120,8**
Valeur nette totale	398,4	(1,8)	(0,2)	(0,2)	-	**396,2**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2012	Additions	Dispositions	Dépréciation	Transferts	31 décembre 2012
Coût:						
Logiciels	54,3	-	(0,4)	(0,7)	13,6	66,8
Droits d'accès aux infrastructures	173,4	-	(2,3)	-	238,3	409,4
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	-	0,3	3,8
Projets en cours de réalisation	198,3	75,4	-	-	(252,2)	21,5
Coût total	429,5	75,4	(2,7)	(0,7)	-	501,5
Amortissement cumulé:						
Logiciels	46,9	6,4	(1,1)	-	-	52,2
Droits d'accès aux infrastructures	43,9	5,7	(0,3)	-	-	49,3
Autres actifs intangibles	1,5	0,1	-	-	-	1,6
Total de l'amortissement cumulé	92,3	12,2	(1,4)	-	-	103,1
Valeur nette totale	337,2	63,2	(1,3)	(0,7)		398,4

11. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à mettre de côté des fonds pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 12,2 millions de dollars (31 décembre 2012 : 13,2 millions de dollars) de son fonds de renouvellement des actifs pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la portion courante du fonds de renouvellement des actifs.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013 Valeur comptable et Juste valeur	2012 Valeur comptable et Juste valeur
Acceptations bancaires	**6,2**	7,8
Billets provinciaux et /ou billets à ordres	**0,4**	2,2
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	**6,2**	5,7
Solde à la fin de l'exercice	**12,8**	15,7
Moins : Portion courante	**12,2**	13,2
Portion non courante	**0,6**	2,5

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court-terme au 31 décembre 2013 était de 1,1 pour cent (31 décembre 2012 : 1,13 pour cent) excluant les billets VAC. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 31 décembre 2013 était de deux mois (31 décembre 2012 : trois mois) excluant les billets VAC.

La juste valeur des placements à court-terme est basée sur le cours de clôture en vigueur à la date de l'état de la situation financière, sauf en ce qui concerne les billets VAC, comme on l'explique à la note 11 C.

À l'exception des billets VAC, le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 8 titres de placements à court-terme (31 décembre 2012 : 13) affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 pour cent ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de la politique de placement interne du fonds de renouvellement des actifs, qui exige que les fonds soient investis dans des instruments financiers de haute qualité.

B) CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de l'exercice :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Solde au début de l'exercice	**15,7**	33,9
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	**-**	1,2
Revenus de placements	**0,2**	0,4
Variation de la juste valeur	**0,5**	1,0
Moins : Retraits effectués pendant l'exercice [1]	**(3,6)**	(20,8)
Solde à la fin de l'exercice	**12,8**	15,7

(1) Les retraits autorisés ont été utilisés pour financer des projets d'immobilisations ainsi que des déficits d'exploitations des années précédentes.

C) BILLETS DU VÉHICULE D'ACTIFS CADRE (VAC)

Le 12 janvier 2009, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rendu l'ordonnance définitive de mise en œuvre du processus de restructuration du Papier commercial adossé à des actifs non bancaires PCAA. La restructuration s'est terminée le 21 janvier 2009. À cette date, la Société a reçu 8,6 millions de dollars de valeur nominale en notes à long terme amortissables restructurées à taux variable en échange de 8,7 millions de dollars de valeur nominale des PCAA originaux qui étaient devenus illiquides depuis les événements de marchés en août 2007.

Les nouvelles notes, maintenant appelées billets du véhicule d'actifs cadre (VAC), comportant des échéances légales jusqu'en 2056, dont les échéances sont prévues en 2016 et 2017, et demeurent illiquides depuis leurs émissions. Depuis la restructuration, 1,5 million de dollars de capital a été reçu ainsi que, 0,3 million de dollars de perte nominale, laissant un solde à recevoir de 6,8 millions au 31 décembre 2013 (31 décembre 2012 : 6,8 millions de dollars). La juste valeur estimée des notes à recevoir est de 6,2 millions de dollars au 31 décembre 2013 (31 décembre 2012 : 5,7 millions de dollars) représentant 91 pour cent de la valeur nominale.

12. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Salaires à payer et courus	**36,7**	34,6
Comptes fournisseurs - Immobilisations	**19,8**	33,2
Comptes fournisseurs - autres	**28,0**	27,1
Impôt sur le capital, impôt sur les résultats et autres taxes à payer	**5,5**	7,4
Autres	**0,2**	0,7
	90,2	103,0

13. PROVISIONS

Le solde des provisions inclus :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2013	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 décembre 2013
Coûts environnementaux (NOTE A)	1,1	0,3	(0,3)	-	-	**1,1**
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	9,5	4,2	(0,8)	(1,1)	-	**11,8**
Coûts de restructuration	1,1	-	(0,8)	-	-	**0,3**
Autres	0,8	-	-	-	(0,8)	**-**
Provisions totales	12,5	4,5	(1,9)	(1,1)	(0,8)	**13,2**

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	1er janvier 2012	Charge (utilisée)	Reprise (utilisée)	Reprise (inutilisée)	Autres mouvements	31 décembre 2012
Coûts environnementaux (NOTE A)	0,2	1,1	-	(0,2)	-	1,1
Litiges et réparations d'équipement (NOTE B)	14,5	5,6	(5,3)	(5,3)	-	9,5
Coûts de restructuration	3,0	-	(1,2)	(0,7)	-	1,1
Autres	0,4	0,4	-	-	-	0,8
Provisions totales	18,1	7,1	(6,5)	(6,2)	-	12,5

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

La Société a enregistré une provision de 1,1 million de dollars (31 décembre 2012 : 1,1 million de dollars) reliée à des déversements de carburant qui est incluse dans le compte Provision.

B) LITIGES ET RÉPARATIONS D'ÉQUIPEMENT

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires. Également, la Société doit assumer des frais de réparation d'équipement suite à des accidents ou autres incidents causant des dommages aux locomotives ou aux voitures de train. Ces événements sont sujets à plusieurs incertitudes. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions pour litiges et réparations d'équipement qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

La Société offre des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés incluant des assurances médicales, dentaires et vie à la retraite. La Société offre également des avantages long terme aux employés tel que des prestations auto assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail, des indemnités d'invalidité de longue durée ainsi que la continuité de la couverture des avantages sociaux pour les employés en congé d'invalidité de longue durée. Les évaluations actuarielles pour les avantages du personnel sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

Régimes de retraite à prestations définies

Les régimes de retraite de la Société sont administrés conformément aux lois fédérales applicables, comme la *Loi sur les normes de prestations de pension* et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les régimes de retraite relèvent de la compétence du Bureau du surintendant des institutions financières Canada. Les participants cotisent un pourcentage fixe de leurs revenus au régime de retraite, tandis que le répondant du régime fournit le montant nécessaire pour maintenir un niveau de financement adéquat, comme dicté par la réglementation en vigueur. Les régimes de retraite peuvent devoir prendre des mesures pour compenser tout déficit de financement et de solvabilité en modifiant le taux de cotisation de la Société et des participants. De plus, des cotisations supplémentaires de la part de la Société peuvent être requises si ces règles ne sont pas respectées. Le comité d'investissement est responsable des politiques d'investissement concernant les actifs du fonds.

Les régimes de retraite à prestations définies sont fondés sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 pour cent de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 pour cent.

Les évaluations actuarielles pour les différents régimes d'avantages du personnel sont les suivantes :

RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	Évaluations actuarielles	
	Dernière évaluation	Prochaine évaluation
Régime de retraite	31 décembre 2012	**31 décembre 2013**
Régime complémentaire de retraite de la haute direction	31 décembre 2013	**31 décembre 2014**
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres actifs	31 décembre 2012	**31 décembre 2013**
Régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de la direction pour les membres retraités	31 décembre 2013	**31 décembre 2014**
Régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi non-capitalisés	1 mai 2013	**1 mai 2016**
Régimes des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents de travail	31 décembre 2012	**31 décembre 2015**
Autres avantages du personnel à long-terme autres que les indemnisations des accidents de travail	31 décembre 2012	**31 décembre 2014**

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

A) RÉGIMES DE RETRAITE ET RÉGIMES DE PRESTATIONS POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régimes de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2013	2012	2013	2012
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS DÉFINIES :				
Solde de début de l'exercice	**2 078,0**	1 860,6	**19,1**	16,9
Coût des services	**30,0**	23,4	**0,5**	0,4
Charge d'intérêts	**81,9**	84,1	**0,8**	0,8
Cotisations des salariés	**10,9**	10,1	-	-
Prestations versées	**(97,1)**	(97,0)	**(0,5)**	(0,5)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**32,9**	-	**(0,6)**	-
Effet des changements aux hypothèses financières	**(248,5)**	170,4	**(2,4)**	1,6
Effet du transfert d'employés	**8,3**	26,4	-	-
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**28,9**	-	**(0,6)**	(0,1)
Solde à la fin de l'exercice	**1 925,3**	2 078,0	**16,3**	19,1
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	**1 735,0**	1 586,1	-	-
Revenu d'intérêt	**67,7**	70,6	-	-
Rendement des actifs des régimes (excluant le revenu d'intérêt)	**113,2**	70,7	-	-
Cotisations de l'employeur	**87,9**	70,2	**0,5**	0,5
Cotisations des salariés	**10,9**	10,1	-	-
Prestations versées	**(97,1)**	(97,0)	**(0,5)**	(0,5)
Effet du transfert d'employés	**8,3**	26,4	-	-
Charges d'administration	**(2,0)**	(2,1)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	**1 923,9**	1 735,0	-	-
Passif net au titre des prestations définies	**(1,4)**	(343,0)	**(16,3)**	(19,1)

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite est présenté selon les principales catégories :

CATÉGORIES D'ACTIF	2013		2012	
	Cotés sur des marchés actifs	Non cotés sur des marchés actifs	Cotés sur des marchés actifs	Non cotés sur des marchés actifs
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**0,1%**	0,2%	**0,3%**	0,2%
Actions	**29,3%**	-	**27,9%**	0,2%
Obligations	-	26,7%*	-	29,5%*
Part de fonds communs de placement	**7,0%**	36,7%*	**2,4%**	39,5%*
	36,4%	63,6%	**30,6%**	69,4%

*La juste valeur de la majorité des obligations et des parts de fonds communs de placement est déterminée à l'aide de données cotées sur un marché actif.

Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant:

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Régime de retraite	Régimes de prestations postérieurs à l'emploi
	2014	2014
Cotisation de l'employeur estimative à verser aux régimes pour l'exercice suivant:	**100,0**	**0,6**

La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 14,2 années (31 décembre 2012: 15,1 années).

	Régime de retraite		Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	
	2013	2012	2013	2012
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES FINANCIÈRE:				
Obligations au titre des prestations définies:				
Taux d'actualisation	**4,80%**	3,90%	**4,90%**	4,00%
Taux de croissance de la rémunération	**3,00% - 3,25%**	3,00% - 3,25%	**3,25%***	3,25%*
Taux initial tendanciel du coût des soins de santé	-	-	**6,09%**	7,01%
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	**4,26%**	4,32%
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	**2029**	2025
Taux d'inflation	**2,25%**	2,25%	-	-
Taux de croissance de la pension	**1,13%**	1,13%	-	-
Coût des prestations définies:				
Taux d'actualisation	**3,90%**	4,50%	**4,00%**	4,50%
Taux d'inflation	**2,25%**	2,25%	-	-
Taux de croissance de la rémunération	**3,00% - 3,25%**	3,00% - 3,25%	**3,25%***	3,25%*
Taux de croissance de la pension	**1,13%**	1,13%	-	-
Taux initial tendanciel du coût des soins de santé	-	-	**7,01%**	7,31%
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	-	-	**4,32%**	4,33%
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	**2025**	2025
HYPOTHÈSES DÉMOGRAPHIQUES IMPORTANTES:				
Obligations au titre des prestations définies:				
Tables de mortalité postérieure à la retraite	**100% de l'UP94 Générationnelle pour le régime syndiqué et 90% de l'UP94 Générationnelle pour le régime non-syndiqué. 150% de la cote AA pour tous les régimes**	UP94 Générationnelle Cote AA	**100% de l'UP94 Générationnelle pour le régime syndiqué et 90% de l'UP94 Générationnelle pour le régime non-syndiqué. 150% de la cote AA pour tous les régimes**	UP94 Générationnelle
Coût des prestations définies:				
Tables de mortalité postérieure à la retraite	**UP94 Générationnelle cote AA**	UP94 Générationnelle cote AA	**UP94 Générationnelle**	UP94 Générationnelle

*Applicable aux membres de la haute direction seulement.

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

Risques associés aux régimes à prestation déterminées

Le risque principal relié aux régimes de pension est le risque de financement qui est le risque que la croissance des actifs investis et des contributions aux fonds de pension ne seront pas suffisantes pour couvrir les obligations des fonds de pensions, résultant en un passif non financé.

Le risque de financement est également lié aux risques suivants : le risque d'investissement, le risque de taux d'intérêt, le risque de longévité, le risque de salaire et le risque d'inflation.

Risque d'investissement : La valeur actualisée du passif au titre des prestations déterminées est calculée en utilisant un taux d'actualisation basé sur les taux de rendements des obligations de sociétés de grande qualité ; si le rendement réel des actifs est inférieur à ce taux, il y aura un déficit. Par conséquent, la Société a adopté une politique de placement conservatrice supervisée par le comité d'investissement.

Risque d'intérêt : Une diminution du taux d'intérêt des obligations entraînerait une augmentation du passif au titre des régimes, cependant grâce à une politique d'alignement des investissements, cette augmentation serait partiellement compensée par une augmentation de la valeur des investissements de dette des régimes.

Risque de longévité : La valeur actuelle des passifs au titre des régimes est calculée en tenant compte des meilleures estimées de mortalité des participants aux régimes durant et après leur emploi. Une augmentation dans l'espérance de vie des participants des régimes augmenterait le passif au titre des régimes.

Risque de salaire : La valeur actuelle des passifs au titre des régimes est calculée en tenant compte des salaires futurs des participants des régimes. Conséquemment, une augmentation des salaires des participants augmenterait le passif au titre des régimes.

Risque d'inflation : Une portion importante de l'obligation au titre des prestations de retraite est liée à l'inflation. Une augmentation du taux d'inflation augmenterait le passif de la Société. Une partie des actifs des régimes sont des obligations à rendement réel qui compensent partiellement les effets de l'inflation.

Analyse de sensibilité

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir les impacts les plus importants sur l'obligation au titre des prestations définies :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Obligation au titre des prestations définies Augmentation / (diminution)	
	2013	2012
Régimes de retraite :		
Taux d'inflation		
Augmentation de 25 points de base	**33,2**	38,5
Diminution des 25 points de base	**(31,8)**	(37,4)
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	**(63,2)**	(74,3)
Diminution des 25 points de base	**67,2**	78,6
Taux d'augmentation salariale		
Augmentation de 25 points de base	**7,0**	9,0
Diminution des 25 points de base	**(6,8)**	(8,8)
Table de mortalité		
1 an plus jeune	**44,1**	57,4
1 an plus vieux	**(44,3)**	(57,7)
Avantages postérieurs à l'emploi :		
Taux d'actualisation	-	-
Augmentation de 25 points de base	**(0,6)**	(0,8)
Diminution des 25 points de base	**0,6**	0,8

Dans les analyses de sensibilité présentée ci-dessus, la valeur actualisée des obligations au titre des prestations définies a été calculée en utilisant la méthode des unités de crédit projetées à la fin de l'exercice, cette méthode est la même qui a été utilisé pour calculer l'obligation au titre des prestations définies enregistrée à l'état de la situation financière.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode et les hypothèses utilisées lors de la préparation des analyses de sensibilité de l'année précédente.

Stratégies d'appariement d'actif – passif

La Société revoit sa politique d'investissement pour ses régimes de retraite et le positionnement de ses actifs annuellement pour tenir compte des changements démographiques du régime, de l'environnement d'investissement, les circonstances financières du régime et du répondant du régime ainsi que les changements dans la tolérance aux risques. Après quelques années ou lorsqu'il y a des changements importants de circonstances, la Société fera une évaluation complète du modèle d'actif-passif pour déterminer une politique d'investissement optimale de ses actifs.

La plus récente révision de la politique d'investissement a mené à l'implantation progressive d'un appariement passif-actif qui tend à augmenter la sensibilité des actifs du régime à l'augmentation des rendements des taux d'intérêt des obligations long-terme. Également de diminuer l'exposition du régime à la volatilité du marché des actions en allouant une plus grande allocation aux investissements alternatifs basés sur les revenus tels que l'immobilier et les placements en infrastructure qui ont des taux d'intérêt sensiblement apparentés aux obligations des régimes. Les bénéfices attendus de ces mesures sont d'atteindre une plus faible volatilité du financement requis en préservant le coût courant du financement à un niveau acceptable.

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

B) AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats pour les prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail ainsi que les autres régimes d'avantages du personnel à long-terme sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Solde de début de l'exercice	**22,0**	22,2
Coût des services	**5,4**	5,3
Intérêts débiteurs	**0,8**	0,9
Prestations versées	**(5,8)**	(6,2)
Effet des changements aux hypothèses démographiques	**0,8**	(0,6)
Effet des changements aux hypothèses financières	**(0,2)**	0,4
Effet des ajustements reliés à l'expérience	**0,8**	-
Solde à la fin de l'exercice	**23,8**	22,0
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :		
Solde au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	**5,8**	6,2
Prestations versées	**(5,8)**	(6,2)
Solde à la fin de l'exercice	-	-
Obligation nette au titre des avantages du personnel à long terme	**(23,8)**	(22,0)

Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2014
Cotisation estimative à verser au régime pour l'exercice suivant	**6,4**

Moyenne pondérée des principales hypothèses :

	2013	2012
OBLIGATION AU TITRE DES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME :		
Taux d'actualisation	**3,90%**	3,20%
Taux de croissance de la rémunération	**3,00%-3,25%**	3,00% - 3,25%
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	**5,40%**	5,85%
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	**3,78%**	3,93%
Taux d'inflation	**2,25%**	2,25%
Taux de mortalité	**90% du WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2010 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel**	WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2009 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel
COÛT DES PRESTATIONS DÉFINIES :		
Taux d'actualisation	**3,20%**	3,75%
Taux de croissance de la rémunération	**3,00%-3,25%**	3,00% - 3,25%
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	**5,85%**	5,95%
Taux tendanciel ultime du coût des soins de santé	**3,93%**	3,93%
Taux d'inflation	**2,25%**	2,25%
Taux de mortalité	**WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2009 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel**	WC 1996-2000 table de mortalité projetée jusqu'en 2009 pour les indemnisations des accidents du travail et étude de 2009 du CIA pour les autres avantages du personnel

Analyse de sensibilité

La Société a examiné les hypothèses utilisées pour effectuer les calculs actuariels et a déterminé que les hypothèses suivantes sont celles qui peuvent avoir le plus grand impact sur l'obligation au titre des prestations définies :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Passif au titre des avantages à long-terme du personnel Augmentation / (diminution)	
	2013	2012
Taux d'actualisation		
Augmentation de 25 points de base	**(0,4)**	(0,3)
Diminution des 25 points de base	**0,4**	0,4

14. AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL (SUITE)

C) AUTRES AVANTAGES À LONG TERME

Les autres avantages long-terme incluent les prestations de sécurité d'emploi administrées par diverses conventions collectives. Ces prestations sont constatées lorsque le fait à l'origine de l'obligation se produit et représentent les hypothèses les plus probables de la direction quant à la valeur actualisée des paiements futurs prévus aux employés syndiqués. Les variations des autres avantages à long terme du personnel sont expliquées ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
PASSIF AU TITRE DES AUTRES AVANTAGES À LONG-TERME DU PERSONNEL :		
Solde de début de l'exercice	**4,2**	0,7
Coût des services	**(0,6)**	4,4
Prestations versées	**(1,4)**	(0,9)
Solde à la fin de l'exercice	**2,2**	4,2
JUSTE VALEUR DES ACTIFS :		
Solde au début de l'exercice	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**1,4**	0,9
Prestations versées	**(1,4)**	(0,9)
Solde à la fin de l'exercice	**-**	-
Passif net au titre des autres avantages à long-terme du personnel	**(2,2)**	(4,2)

D) SOMMAIRE DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES RÉGIMES D'AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL À LONG TERME COMPTABILISÉS AUX ÉTATS FINANCIERS

Total des montants comptabilisés dans l'état de la situation financière :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Passifs :		
Régimes de retraite	**(1,4)**	(343,0)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**(16,3)**	(19,1)
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**(23,8)**	(22,0)
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(2,2)**	(4,2)
Total	**(43,7)**	(388,3)

Total des montants comptabilisés dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global:

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Charges d'exploitation:		
Régimes de retraite	**46,2**	39,0
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**1,3**	1,2
Régimes d'avantages du personnel à long terme	**7,6**	6,0
Régimes des autres avantages du personnel à long terme	**(0,6)**	4,4
Total	**54,5**	50,6

Ces charges d'exploitations sont incluses sur la ligne Rémunération et avantages du personnel dans l'État du résultat net et des autres éléments du résultat global.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Autres éléments du résultat global:		
Régimes de retraite	**299,9**	(99,7)
Régimes de prestations postérieurs à l'emploi	**3,6**	(1,5)
Total	**303,5**	(101,2)

15. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS

La composition des (recouvrements) charges d'impôts sur les résultats s'établit comme suit:

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Charge (recouvrement) d'impôts exigibles	**0,5**	-
Charge (recouvrement) d'impôts différés	**-**	-
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,5**	-

La charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 24,36% pour cent (31 décembre 2012: 24,37 pour cent) sur les résultats avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit:

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Résultats nets avant impôts sur les résultats	**42,3**	26,4
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats calculée – taux réglementaires	**10,3**	6,4
Impôts des grandes sociétés et impôts minimums des sociétés	**0,4**	-
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables et autres	**-**	(0,4)
Effet de la (réduction) augmentation des attributs de taxes non-reconnus	**(10,1)**	(2,8)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés sur les résultats	**(0,1)**	(3,2)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les résultats	**0,5**	-

15. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS (SUITE)

Les impôts différés sur les résultats tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers, et les montants servant au calcul de l'impôt sur les résultats.

Les composantes importantes des actifs et des (passifs) d'impôts différés sur les résultats sont les suivantes :

Impôts différés sur les résultats au 31 décembre 2013

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés sur les résultats :			
Perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés	-	(0,4)	**(0,4)**
Pertes fiscales reportées prospectivement	-	0,4	**0,4**
Actifs (passifs) d'impôts différés sur les résultats	-	-	-

Impôts différés sur les résultats au 31 décembre 2012

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Solde de début	Comptabilisé au résultat net	Solde de fin
Actifs (passifs) d'impôts différés sur les résultats :			
Perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés	(0,3)	0,3	-
Pertes fiscales reportées prospectivement	0,3	(0,3)	-
Actifs (passifs) d'impôts sur les résultats	-	-	-

La Société a 57,1 millions de dollars (31 décembre 2012 : 55,9 millions de dollars) de pertes fiscales au Québec et 54,7 million de dollars (31 décembre 2012 : 53,5 million de dollars) de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance en 2029 et 2033.

La société n'a pas comptabilisé les actifs d'impôt différé de ses différences temporelles déductibles ni de ses pertes fiscales non utilisées puisqu'elle a jugé improbable qu'un bénéfice imposable soit disponible pour ces éléments. Les différences temporelles déductibles, pertes fiscales et crédits d'impôt non utilisés pour lesquels aucun actif d'impôt différé sur les résultats n'a été comptabilisé sont réparties de la façon suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Fédéral :		
Immobilisations corporelles	**83,0**	81,4
Éventualités, autres passifs et montants nets	**17,0**	21,0
Passif au titre des prestations définies	**48,7**	384,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	**52,9**	53,5
	201,6	540,1
Québec :		
Immobilisations corporelles	**464,6**	463,0
Éventualités, autres passifs et montants nets	**16,4**	21,0
Passif au titre des prestations définies	**48,7**	384,2
Pertes fiscales reportées prospectivement	**55,4**	55,9
	585,1	924,1

16. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles.

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Solde au début de l'exercice	**1 229,0**	1 143,8
Financement gouvernemental pour les immobilisations corporelles et incorporelles (incluant le coût des terrains)	**90,8**	167,2
Amortissement du financement en capital reporté	**(82,4)**	(82,0)
Solde à la fin de l'exercice	**1 237,4**	1 229,0

17. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Ventes de billets à l'avance	**11,1**	9,4
Cartes cadeaux	**2,7**	2,5
Transactions non monétaires	**2,3**	1,6
VIA Préférence [1]	**14,0**	13,6
Autres	**0,7**	0,3
Total des produits reportés	**30,8**	27,4

(1) Les produits reportés relié au point du programme de fidélisation sont évalués sur une base régulière à partir de la juste valeur des prix pour les billets de train (niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs c'est-à-dire sur des données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché actif (non ajustés), qui sont observables directement ou indirectement).

18. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Pour tous les exercices présentés, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses résultats non distribués, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

19. ENGAGEMENTS

a) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie ferrée et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location ont été conclus relativement aux gares de Montréal et de Toronto et sont assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement. Un contrat de location d'une durée de 10 ans et assorti d'une option de renouvellement a également été conclu relativement au siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

En 2013, un montant de 13,9 millions de dollars (31 décembre 2012 : 13,6 millions de dollars) a été comptabilisé à la dépense dans les résultats concernant les contrats de location d'immeuble. Tous les contrats de location sont résiliables.

b) Au 31 décembre 2013, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 42,1 millions de dollars (31 décembre 2012 : 45,5 millions de dollars) reliés principalement à la finalisation de la modernisation du matériel roulant et des projets d'améliorations de l'infrastructure.

c) Tel que mentionné à la note 1, la Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.

d) La Société a fourni des lettres de crédit d'une institution bancaire d'une valeur totale approximative de 28,5 millions de dollars (31 décembre 2012 : 28,4 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

20. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013 Valeur comptable			2012 Valeur comptable		
	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC
Actifs financiers :						
Équivalents de trésorerie	-	-	-	-	5,6[3]	-
Comptes clients	-	-	**5,5**[1]	-	-	6,4[1]
Instruments financiers dérivés	**1,7**[2]	-	-	0,8[2]	-	-
Fonds de renouvellement des actifs – Billets VAC	**6,2**	-	-	5,7	-	-
Fonds de renouvellement des actifs – Autres investissements	-	**6,6**[3]	-	-	10,0[3]	-
		JVBRN	Autres passifs		JVBRN	Autres passifs
Passifs financiers :						
Comptes fournisseurs et charges à payer		-	**83,9**[4]		-	94,3[4]
Instruments financiers dérivés		-	-		1,2[2]	-

JVBRN – Actifs et Passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net
DV- Disponible à la vente
PC- Prêts et créances
(1) Composé des créances d'exploitation.
(2) Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.
(3) Composé de placements à court terme.
(4) Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

B) INFORMATIONS SUR LA JUSTE VALEUR

Les actifs financiers et passifs financiers mesurés à la juste valeur dans l'état de la situation financière sont classés selon une hiérarchie des justes valeurs comportant trois niveaux. Les trois niveaux sont définis basés sur des données observables et significatives d'évaluation comme suit :

Niveau 1 – Cours (non ajustés) auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation, sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques.

Niveau 2 – Données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché inclus dans les données d'entrée de niveau 1, qui sont observables directement ou indirectement.

Niveau 3 – Données non observables concernant l'actif ou le passif.

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable à l'évaluation de façon récurrente de la juste valeur des actifs financiers et passifs financiers détenus par la Société. Le tableau présente aussi de l'information sur la méthode utilisée pour déterminer la juste valeur de ces actifs financiers et passifs financiers ainsi que leur hiérarchie des justes valeurs :

Actifs financiers/ Passifs financiers	Hiérarchie des justes valeurs	Techniques d'évaluation	Données non observables	Sensibilité de la juste valeur aux données d'entrée non observables
Équivalents de trésorerie	Niveau 1	Cours (non ajustés) sur des marchés actifs.	N/A	N/A
Fonds de renouvellement des actifs – billets VAC	Niveau 3	Flux de trésorerie actualisés.	La période prévue jusqu'à l'échéance de 2,8 années (2012 : 3,8 années) est basé sur l'expérience de la direction et la connaissance du marché.(1)	Plus la durée est longue, moins la juste valeur sera élevée.
Fonds de renouvellement des actifs – Autres investissements	Niveau 1	Cours (non ajustés) sur des marchés actifs.	N/A	N/A
Instruments financiers dérivés – contrat de change à terme	Niveau 2	Flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie futurs sont estimés sur la base des taux de change à terme (à partir des taux de change à terme observable à la fin de l'exercice) et des taux de contrat de change à terme, actualisés à un taux du marché reflétant les différents risques de crédit des contreparties.	N/A	N/A
Instruments financiers dérivés – swap de marchandises	Niveau 2	Flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie futurs sont estimés sur la base des prix de swaps de marchandises (à partir des prix de swap de marchandises observables sur le marché à la fin de l'exercice) et des prix des contrats de swap de marchandises, actualisés à un taux du marché reflétant les différents risques de crédit des contreparties.	N/A	N/A

(1) Un changement dans les hypothèses n'aurait aucun impact important sur la juste valeur des billets VAC.

Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 pendant l'exercice.

Il n'y a eu aucun changement dans les techniques d'évaluation depuis l'année dernière.

20. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Le tableau suivant présente les actifs financiers et passifs financiers détenus par la Société qui ne sont pas évalués à la juste valeur de manière récurrente ainsi que leur hiérarchie des justes valeurs :

	2013	2012
Actifs :		
Comptes clients	**Niveau 2**	Niveau 2
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	**Niveau 2**	Niveau 2

La juste valeur des actifs financiers et passifs financiers classée au niveau 2 ci-dessus a été déterminée en utilisant des modèles d'évaluation généralement reconnus basée sur des analyses d'actualisation des flux de trésorerie, dont la plus importante variable est le taux d'actualisation reflétant le risque de crédit des contreparties. Par contre, lorsque la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme, ces instruments sont comptabilisés au montant de leur facture originale moins ajustement si nécessaire.

Le tableau suivant présente un rapprochement de tous les actifs financiers évalués à la juste valeur de manière récurrente au moyen de données inobservables importantes (de niveau 3) :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Fonds de renouvellement des actifs – billets VAC :		
Solde du début	**5,7**	5,0
Total des gains au poste « Autres revenus »[1]	**0,5**	1,1
Ventes	**-**	(0,4)
Solde de fermeture	**6,2**	5,7

(1) Le gain total de l'année inclus 0,5 million de dollars de gain non réalisé attribuable aux billets VAC détenus à la fin de l'exercice (31 décembre 2012 : 1,0 million de dollars). Le gain non réalisé est comptabilisé dans le poste « Autres » des produits.

C) GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marché. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain. Des swaps de marchandise sont utilisés pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant sur au moins 50 pour cent et jusqu'à 80 pour cent de la consommation de carburant.

La Société n'utilise pas ces instruments dérivés à des fins de transaction ou de spéculation. La Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

D) RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change pour les soldes en dollars américains suivant :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Actifs :		
Instruments financiers dérivés	**1,7**	0,8
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	-	0,8
Instruments financiers dérivés	-	1,2

L'objectif de la gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme associés à l'achat de swap de marchandise.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 pour cent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le résultat net de la Société.

E) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 41,7 millions de dollars (31 décembre 2012 : 38,8 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents de trésorerie, aux placements, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyages membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 31 décembre 2013, environ 16,0 pour cent (31 décembre 2012 : 18,7 pour cent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 76,0 pour cent (31 décembre 2012 : 70,3 pour cent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 31 décembre 2013, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,8 million de dollars (31 décembre 2012 : 2,0 millions de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

F) RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers basés sur le prix d'une marchandise (i.e. huile à chauffage) ou des indices boursiers. Une variation de l'ordre de 5 pour cent des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers.

20. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

G) RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux prévisions d'activités de placement et de financement, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 83,9 millions de dollars (31 décembre 2012 : 95,5 millions de dollars), représentent l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 31 décembre 2013 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Comptes fournisseurs et charges à payer	75,7	0,3	5,6	0,2	2,1	**83,9**

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 31 décembre 2012 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Comptes fournisseurs et charges à payer	92,3	2,0	-	-	-	94,3
Passifs financiers dérivés	0,2	0,2	0,5	0,2	0,1	1,2

H) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation des taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque d'intérêt pour ses équivalents de trésorerie et son fonds de renouvellement des actifs pour un total de 12,8 millions de dollars (31 décembre 2012 : 21,3 millions de dollars). Une variation de 100pdb du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers.

21. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps de marchandise dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (i.e. huile à chauffage) par rapport au prix sur lequel nous nous sommes entendus. La Société utilise aussi des contrats de change à terme qui constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifié. Ces ententes sont liées aux swaps de marchandise.

À la fin de l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés est comme suit :

	2013		2012	
SWAP DE MARCHANDISES	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en $ CAN (milliers)	Quantité nominale de référence (milliers de gallons américains)	Juste valeur en $ CAN (milliers)
Actif	9 072	**913**	5 796	495
Passif	-	-	6 048	563

Au 31 décembre 2013, les swaps de marchandises brut ont un prix fixe par gallon américains entre 2,825 et 2,990 en dollars américains (31 décembre 2012 : entre 2,309 et 3,124) et les dates de maturité sont de 2014 à 2015 (31 décembre 2012 : 2013 à 2014). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

	2013		2012	
CONTRAT DE CHANGE À TERME	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en $ CAN (milliers)	Quantité nominale de référence (milliers de dollars américains)	Juste valeur en $ CAN (milliers)
Actif	26 227	**820**	11 132	276
Passif	-	-	16 081	594

Au 31 décembre 2013, les taux des contrats de change à terme sont entre 1,001 et 1,062 (31 décembre 2012 : entre 0,980 et 1,041) en dollars américains et les dates de maturités sont de 2014 à 2015 (31 décembre 2012 : 2013 à 2014). Ces instruments financiers ont un échéancier de règlement mensuel.

Total des montants comptabilisés dans l'état de la situation financière :

	2013	2012
	Juste valeur en $ CAN (milliers)	Juste valeur en $ CAN (milliers)
Total Actif	**1 733**	771
Total Passif	-	1 157

22. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises non liées et ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

La rémunération des principaux dirigeants est établie par le Comité des ressources humaines en fonction des rendements individuels et des tendances du marché. Les recommandations du Comité des ressources humaines sont ensuite présentées et approuvées par le Conseil d'administration.

Les principaux dirigeants de la société inclus les membres de l'exécutif qui font parti du Comité de gestion de la Société.

La rémunération des principaux dirigeants de la Société est la suivante :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2013	2012
Rémunérations et avantages du personnel à court-terme	**2,4**	2,4
Avantages postérieurs à l'emploi	**0,8**	0,9

23. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,6 million de dollars au 31 décembre 2013 (31 décembre 2012 : 1,5 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant approximatif de 2,1 million de dollars (31 décembre 2012 : 1,4 million de dollars) dans l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global, principalement à titre de « Marketing et ventes », et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

24. ÉVENTUALITÉS

A) ENVIRONNEMENT

Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charges sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est comptabilisée basée sur les frais futurs anticipés.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

(i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites ;

(ii) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers ;

(iii) Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers ;

(iv) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

B) MISE HORS SERVICES DES IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-simple en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat et des droits du bailleur, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif n'a été comptabilisé aux états financiers.

25. RECLASSIFICATION

La société a reclassée et renommée le montant relié aux « Avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages aux employés » à l'état des flux de trésorerie afin de mieux refléter leur nature. Le reclassement n'a eu aucun impact sur les sorties de fonds nettes utilisées pour les activités d'exploitation.

Également, certains autres chiffres comparatifs des états financiers ont été reclassés pour se conformer la présentation de 2013. Les reclassements n'ont pas d'impact sur l'information contenue dans l'état de la situation financière au début de la période précédente

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Paul G. Smith
Président du conseil d'administration
Toronto, Ontario

Jeffrey R. Clarke
Ottawa, Ontario

Denis Durand
Montréal, Québec

David Hoff
Vancouver, Colombie-Britannique

Stephen Mallory
Toronto, Ontario

Ramona Materi
Vancouver, Colombie-Britannique

Hind Sergieh
Montréal, Québec

Eric Stefanson
Winnipeg, Manitoba

Jane Mowat
Toronto, Ontario
(depuis septembre 2013)

William M. Wheatley
Regina, Saskatchewan

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMITÉ DE LA VÉRIFICATION, DES RISQUES ET DES FINANCES
Eric Stefanson, Président
Jeffrey Clarke
Jane Mowat
Stephen Mallory

COMITÉ DE LA GOUVERNANCE D'ENTREPRISE
Eric Stefanson, Président
Hind Sergieh
David Hoff

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES
David Hoff, Président
Denis Durand
Hind Sergieh
Ramona Materi

COMITÉ DES PLACEMENTS
Denis Durand, Président
William Wheatley
Stephen Mallory
Jane Mowat

COMITÉ DE L'IMMOBILIER, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PROGRAMMES D'IMMOBILISATIONS MAJEURS
Jeffrey Clarke, Président
William Wheatley
Ramona Materi

CHEFS DE DIRECTION

Paul G. Smith
Président du conseil d'administration

Steve Del Bosco
Président et chef de la direction (intérim)

Yves Bourbonnais
Chef, Technologie de l'information

Laurent Caron
Chef, Ressources humaines

Sylvie Bourget
Chef, Marketing et ventes

Yves Desjardins-Siciliano
Chef, Services corporatifs et juridiques, Secrétaire corporatif

Denis Pinsonneault
Chef, Expérience-client et Exploitation

Robert St-Jean
Chef, Services financiers et Administration

ADRESSE DES BUREAUX DE VIA

SIÈGE SOCIAL (QUÉBEC)
3, Place Ville Marie
Bureau 500
Montréal, Québec
H3B 2C9
514-871-6000

ATLANTIQUE
1161, Hollis Street
Halifax, Nouvelle-Écosse
B3H 2P6
902-494-7900

ONTARIO
65, Front Street West
Bureau 222
Toronto, Ontario
M5J 1E6
416-956-7600

OUEST
146-123, Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3
204-949-7483

1150, Station Street
Vancouver,
Colombie-Britannique
V6A 4C7
604-640-3700

viarail.ca